



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 263]

नई दिल्ली, मंगलवार, जून 21, 2016/ ज्येष्ठ 31, 1938

No. 263]

NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 21, 2016/JYAISTHA 31, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**अधिसूचना**

मुंबई, 15 जून, 2016

सं. टीएएमपी/5/2016-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के हल्दिया डॉक -II पर, शालुक्खली, हल्दिया पर पीपीपी पद्धति से "डिज़ाइन, बिल्ड, फाईनेंस, आपरेट और ट्रांसफर" आधार पर लिक्विड जेट्टी के निर्माण की परियोजना के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु, कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/5/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी)

.....

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य(आर्थिक)

आदेश

(मार्च, 2016 के 30वें दिन पारित)

यह मामला, अधिसूचना संख्या टीएएमपी/18/2013-विविध दिनांक 30 सितंबर, 2013 महापत्तन न्यासों पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश-2013 के अनुसरण में, कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) के हल्दिया डॉक -II पर, शालुक्खली, हल्दिया पर पीपीपी पद्धति से "डिज़ाइन, बिल्ड, फाईनेंस, आपरेट और ट्रांसफर" (डीबीओएफटी) आधार पर लिक्विड जेट्टी के निर्माण की परियोजना के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु, कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 31 दिसंबर, 2015 के बारे में है।

2.1. केओपीटी के पत्र दिनांक 31 दिसंबर, 2015 में किए गए उल्लेखों का सारांश इस प्रकार है:

- (i). लिक्विड बैसलों के आवागमन में बढ़ोतरी तथा भीड़ भाड़ में वृद्धि के कारण केओपीटी द्वारा अतिरिक्त सुविधाओं की आवश्यकता का उनकी अभीष्टतम क्षमता के अनुरूप अध्ययन करने का निर्णय लिया गया ताकि प्रस्तावित समस्त आवागमन का प्रहस्तन वर्धों के अनुसार किया जा सके। तदनुसार केओपीटी द्वारा अन्य तदल पदार्थों के प्रहस्तन के लिए जैट्टी के निर्माण की संभावना का अध्ययन करने के लिए इंडियन पोर्ट एसोसियेशन की स्थापना की है।
- (ii). आईपीए द्वारा प्रस्तुत व्यावहारिकता रिपोर्ट के अनुसार अनुमान लगाया गया है कि शाल्लुकाखली पर नई जेट्टी से पैराज़ाईलिन और अन्य तरल कार्गो(पीओएल और कूड आयाल को छोड़कर) प्रहस्तित किए जाएंगे। इन उत्पादों के प्रहस्तन से जेट्टी से उनके टर्मिनल तक की दूरी पिछली जेट्टी की अपेक्षा कम होगी तथा वर्तमान भीड़भाड़ कम होगी तथा इससेपोतों को विलंब शुल्क भी कम होगा। इसके अलावा, क्योंकि प्रस्तावित जेट्टी के हल्दिया डॉक -II पर स्थित अन्य जेट्टियों से दूर होगी इसलिए खतरनाक कार्गो का प्रहस्तन भी अलग से होगा।
- (iii). कथित परियोजना पीपीपी पद्धति से डीबीएफओटी आधार पर 30 वर्षों के लिए कार्यान्वित होगी।
- (iv). निजि प्रचालक जिसे परियोजना चलानी है, वह जैट्टी का निर्माण करेगा अप्रोच ट्रेसल बनाएगा तथा मरीन अनलोडिंग आर्म तथा विद्युत उपकरण लगायेगा। वही प्रचालन कार्यो को चलाएगा और परीन अनलोडिंग आर्म और फलेक्सीबल हौज़ दोनों का इस्तेमाल करते हुए एक सांझा प्रयोक्त सुविधा की भांति विभिन्न प्रकार के लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए परियोजना अनुरक्षण भी करेगा। प्रचालक, प्रस्तावित लिक्विड कार्गो प्रहस्तन जेट्टी पर पोतों पर/से कार्गो की उत्तरायी और लदायी दोनों के लिए उत्तरदायी होगा।

2.2. परियोजना का विवरण इस प्रकार है:

(i). **अभीष्टतम क्षमता:**

अभीष्टतम क्षमता			
कार्गो की विभिन्न मदों के क्षमता का प्रतिशत भाग			
लिक्विड कार्गो(मरीन अनलोडिंग आर्मस द्वारा प्रहस्तन (10 लाख टन)			50.00%
लिक्विड कार्गो(फलेक्सीबल हौज़ों द्वारा प्रहस्तन (10 लाख टन)			50.00%
कार्गो की प्रत्येक मद की प्रहस्तन दर			
लिक्विड कार्गो(मरीन अनलोडिंग आर्मस द्वारा प्रहस्तन)			7200 टीपीडी
लिक्विड कार्गो(फलेक्सीबल हौज़ों द्वारा प्रहस्तन			7200 टीपीडी
अभीष्टतम क्षमता (टन)	1839600	अर्थात्	1.84 एमएमटीपीए

(ii). **पूंजी लागत:**

परियोजना की पूंजी लागत व्यावहारिकता रिपोर्ट पर आधारित है। संबंधित विवरण इस प्रकार है :

(लाख रूपये)

कार्गो प्रहस्तन गतिविधियां	कुल	मरीन अनलोडिंग आर्मस द्वारा प्रहस्तन	फलेक्सीबल हौज़ों द्वारा प्रहस्तन
i) उपकरण लागत			
मरीन लोडिंग आर्मस - 1 नग	422.40	422.40	0
फलेक्सीबल हौज़ के साथ बहुउद्देशीय पाईपलाइन	52.80	0	52.80

नियंत्रक कक्ष सहित अग्निशमन पंपघर	211.20	105.60	105.60
पंप, टॉवर, मॉनीटर, हार्डड्रैट पाइपलाइनों आदि सहित अग्निशमन प्रणाली	1372.80	686.40	686.40
तेल कंटेनमेंट प्रणाली	158.40	79.20	79.20
जेट्टी और पंधुच क्षेत्र के निकट क्षेत्र में ज्वाला रोधी उपकरण उप स्टेशन, प्रकाश व्यवस्था आदि सहित विद्युत सुविधाएं और आपात कालीन जेनसेट.	316.80	158.40	158.40
संचार व्यवस्था	52.80	26.40	26.40
योग(I)	2587.20	1478.40	1108.80
ii) सिविल लागत			
अप्रोच ट्रेसल 1.6 कि.मी. लंबा तथा 5 मी. चौड़ासड़क मार्ग व मार्ग के एक किनारे पर पाइपलाइन रैक	8938.00	4469.00	4469.00
2 कि.मी. लंबे वाटर-फ्रंट के लिए पंधुच-मार्ग	327.00	163.50	163.50
योग (II)	9265.00	4632.50	4632.50
iii) विविध (कार्गो प्रहस्तन गतिविधि पर 5%)	592.61	305.55	287.07
कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए कुल पूंजी लागत (I) + (II)+(III)	12444.81	6416.45	6028.37

(b). बर्थिंग गतिविधियां	
फैंडरों सहित जैट्टी की संरचना, तुरत विमोचन हुक, पैदल-पथ सीढ़ी व अन्य संबद्ध कलपुर्जे	4578.00
विविध	228.90
बर्थिंग गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत	4806.90
परियोजना की कुल पूंजी लागत	17251.71

(iii). प्रचालन लागत:

(क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत

(लाख रुपये)

विवरण	कुल	मरीन अनलोडिंग आर्म्स	फलेक्सीबल हीज़
(i). प्रकाश के लिए विद्युत (प्रचालकीय भूक्षेत्र 2 हैक्टेयर + वाटरफ्रंट के क्षेत्र 3.66 हैक्टेयर का 20%)x 2.4 लाख यूनिट प्रति हैक्टेयर x ₹.6.67	43.73	21.87	21.87
(ii). मरीन अनलोडिंग आर्म के लिए विद्युत	0.21	0.21	0

(1 नग x 25 यूनिट/टैंकर x 230 टैंकर x 6.67)			
(iii). मरम्मत और अनुरक्षण - मशीनी (अधिकतम सीमा लागत का 2%)	51.74	29.57	22.18
(iv). सिविल - मरम्मत और अनुरक्षण (1% of सिविल लागत)	92.65	46.33	46.33
(v). मूल्यह्रास (एमएलए व एफ/एफ की उपकरण लागत का 13.34%)	274.70	162.00	112.70
मूल्यह्रास (10.00% of पाइपलाइनों संबंधी उपकरण लागत / विद्युत एवं प्रकाश)	52.80	26.40	26.40
मूल्यह्रास (3.33% मार्गों की सिविल लागत सहित)	308.52	154.26	154.26
(vi). वेतन व अन्य ऊपरि व्यय (परिसंपत्तियों के कुल मूल्य का 1%)	124.45	64.16	60.28
(vii). बीमा	124.45	64.16	60.28
(viii). लीज़ किराया (2 हैक्टेयर x Rs1229/100 वर्ग मी./ माह x 100 x 12 + वाटर्सट 3.66 हैक्टे. x Rs.614.50 per 100वर्ग मी./माह x 100 x12)	59.94	29.97	29.97
कुल प्रचालन लागत - कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	1133.19	598.93	534.28

(ख). बर्थिंग गतिविधि के लिए प्रचालन लागत

(लाख रुपये)

विवरण	राशि
(i). मरम्मत और अनुरक्षण (पूँजी लागत का 1%)	48.07
(ii). मूल्यह्रास(पूँजी लागत का 3.33%)	160.07
(iii). बीमा सिविल लागत का 1%)	48.07
कुल प्रचालन लागत – बर्थिंग गतिविधि के लिए	256.21

(iv). वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर):

वार्षिक राजस्व मांग प्रचालन लागत व पूँजी पर @ 16% प्रत्यागम का योग है. परिकलन निम्न तालिका में दिया गया है:

(क). कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि के लिए राजस्व मांग

(लाख रुपये)

राजस्व मांग आकलन	कुल	मरीन अनलोडिंग चार्ज्स	फ्लेक्सीबल हीज़
(i). प्रचालन लागत	1133.19	598.93	534.26
(ii). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	1991.17	1026.63	964.54
कुल राजस्व मांग	3124.36	1625.56	1498.80

(ख). वार्षिक गतिविधि के लिए राजस्व मांग

(लाख रुपये)

राजस्व मांग - गतिविधि के लिए राजस्व मांग	राशि
(i). प्रचालन लागत	256.21
(ii). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	769.10
कुल राजस्व मांग	1025.31

(ग). वार्षिक राजस्व मांग का विभाजन (कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि)

प्राधिकरण के दिशानिर्देशों में उल्लेख है कि प्रशुल्क को दो भागों में विभाजित कर दिया जाए अर्थात् लिक्विड कार्गो के लिये ग्रहस्तन प्रभारों को @ 95% तथा विविध प्रभार @ 5%। क्योंकि, टैंकर पोत से, कार्गो के अलावा कोई और सेवा प्रदान नहीं की जाती है इसलिए विविध प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया गया है।

(व). दरमान (एसबीआर)

प्रस्तावित सुविधा, परियोजना पर ग्रहस्तित किए जाने वाले की क्षमता तथा वार्षिक राजस्व मांग के आधार पर प्रभार्य प्रशुल्क प्रतिटन की दर से परिकलित किया गया है। पैराज्राइलिन का समस्त कार्गो 100 प्रतिशत भाग विदेशी होने की संभावना है। पीओएल और क्रूड आयल को छोड़ कर अन्य तरलों के लिए विदेशी और तटीय संचलन वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक पिछले 3 वर्षों के वास्तविक आवागमन के आधार पर क्रमशः 95 प्रतिशत और 5 प्रतिशत के अनुपात में है। कुल तटीयभाग समस्त कार्गो का लगभग 0.45 प्रतिशत है जोकि 1 प्रतिशत से भी कम है। अतः तटीय भाग पर, तटीय दरें निकालने के लिए विचार नहीं किया गया है। निकाली गई दर की 60 प्रतिशत दर को सीधे ही तटीय दर के रूप में मान लिया गया है।

क्रम सं.	कार्गो ग्रहस्तन दर प्रति टन	मरीन अनलोडिंग चार्ज्स	फ्लेक्सीबल हीज़
	विदेशी/ तटीय अनुपात	100 : 0	100.00
(i)	विदेशी कार्गो (रु. प्रति टन)	176.73	162.95
(ii)	तटीय कार्गो (रु. प्रति टन)	106.04	97.77

क्रम सं.	(ब). बर्थ किराया प्रभार प्रति जी आर टी प्रति घंटा	रू. प्रति टन
	विदेशी/ तटीय अनुपात	100 : 0
(i)	विदेशी पोत (रू. प्रति जीआरटी/ प्रति घंटा)	1.672
(ii)	तटीय कार्गो (रू. प्रति जीआरटी/ प्रति घंटा)	1.003

(vi). बर्थ किराया परिकलन :

विवरण	यूनिट	
पोत दिवस प्रतिपादन	टीपीडी	7200
औसतन जीआरटी	टन	10000
पार्सल का औसत आकार	टन	8000
टन भार (संभावित)	टन	1839600
बर्थ दिवसों की औसत संख्या	दिन	256
बर्थ घंटों की संख्या	घंटे	6132
पोतों की संभावित संख्या	नग	230
कुल जीआरटी घंटे	जीआरटी घंटे	61320000
राजस्व मांग	लाख रुपये	1025.31
बर्थ किराया	रू./जीआरटी/घंटा	1.672
बर्थ किराया (विदेशी)	रू./जीआरटी/घंटा	1.672
बर्थ किराया (तटीय)	रू./जीआरटी/घंटा	1.003

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति, संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/प्रत्याशी आवेदकों/बोलीदाताओं/पणधारियों को, उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। उन्हें यह सूचित कर दिया गया था कि टिप्पणियां भेजने के लिए अवधि बढ़ाई नहीं जाएगी। यदि निर्धारित समय में उनको टिप्पणियां प्राप्त नहीं होती हैं तो यह मान लिया जाएगा कि उन्हें कोई टिप्पणी नहीं करनी है। एमसीसीपीटीए ने अपने 29 जनवरी, 2016 के पत्र के अंतर्गत, एमपीआईसीटीएल द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर अपनी टिप्पणी की है।

4. इस मामले पर, 01 फरवरी 2016 को केओपीटी के परिसर में एक बैठक आयोजित की गई थी और प्रस्ताव पर एक संक्षिप्त पावर प्वायंट प्रेजेंटेशन भी प्रस्तुत किया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान केओपीटी तथा संबंधित उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने विचार प्रस्तुत किए:-

5.1. प्रस्ताव की प्राथमिक जांच करने पर 03 फरवरी, 2016 के पत्र के अंतर्गत, केओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए। केओपीटी द्वारा 08 फरवरी, 2016 के अंतर्गत उत्तर भेजा गया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण तथा केओपीटी के प्रत्युत्तरों का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना /स्पष्टीकरण	केपीटी के प्रत्युत्तर
(क)	सामान्य:	
(i).	हमारे 06 जनवरी, 2016 के समसंख्यक पत्र के अनुसार, केओपीटी, प्रस्ताव के संदर्भ में न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की एक प्रति प्रस्तुत करें।	केओपीटी ने संदर्भित प्रस्ताव की स्वीकृति संबंधी, बोर्ड का दिनांक 22 जनवरी, 2016 का संकल्प प्रस्तुत किया है।
(ii).	परियोजना के लिए कुल आवंटित भू-क्षेत्र और वॉटर फ्रंट क्षेत्र तथा संबंधित सुविधाओं के लिए प्रस्तावित भूमि का विवरण केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया जाए।	पहुंच मार्गों के लिए अनुमानित आवश्यक भू-भाग, प्रचालन क्षेत्र वातावरण सुरक्षा उपायों का विवरण इस प्रकार है:- पहुंच क्षेत्र पर भू लैंड फ्रंट: 300 मी x 50 मी = 15000 मी ² सड़कें एवं पहुंच मार्ग आदि: 400 मी x 12.5मी = 5000 मी ² कुल : 20000 मी² 1.6 मीटर लम्बे और 15 मीटर चौड़े पहुंच मार्ग के लिए 24000 वर्ग मीटर आवश्यक है तथा शेप 12600 वर्ग मीटर का क्षेत्र बाहरी 'ब्रेस्टिंग डॉल्फिन' के मध्य का जल क्षेत्र होगा।
(iii).	केओपीटी यह पुष्टि करे कि क्या लिक्विड जेट्टी के लिए भूमि का आवंटन पत्तन की भू-प्रयोग योजना के अनुरूप है?	जी, हां।
(iv).	महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा-48(1) (घ) के अनुसार यह प्राधिकरण, महापत्तन न्यास या पत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा प्रदत्त भंडारण सेवाओं के लिए अन्य प्रभारों सहित, भंडारण सेवा प्रदान करने के लिए प्रशुल्क निर्धारित करती है। इसके अलावा केओपीटी द्वारा अपना प्रस्ताव तैयार करते समय लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अनुसरण में लिए गए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश-2008 में निर्धारित मानकों में उल्लेख है कि कुल वार्षिक राजस्व मांग, प्रहस्तन प्रभार (95%) तथा विविध प्रभार (5%) में विभाजित की जाए। प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में	वर्तमान में, हल्दिया डॉक डॉक कंप्लेक्स में सभी उपयोजनाओं के पत्तन के निकट स्थित परिसरों में अपने-अपने भंडारण टैंक हैं तथा प्रहस्तित किए जाने वाला तरल सीधे उन टैंकों में उनसे जुड़ी हुई पाइप लाइनों के माध्यम से संवहन किया जाएगा तथा कोई भी लिक्विड कार्गो 'सीमा शुल्क प्रतिबंधित क्षेत्र' में बर्थों के निकट भंडारित नहीं होगा। तदनुसार, प्रस्तावित टर्मिनल पर किसी प्रकार की भंडारण सुविधाओं का उल्लेख नहीं किया गया है और न ही आकलित पूंजी-लागत में इन प्रभारों का प्रावधान किया गया है। क्योंकि, भंडारण सुविधाओं की परिकल्पना, इस परियोजना में नहीं की गई है, इसलिए, भंडारण प्रभारों को प्रहस्तन प्रभारों में शामिल नहीं किया गया

<p>दिशा-निर्देशों में यह भी उल्लेख है कि प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो लदान या उत्तरायी प्रभार (जैसी भी स्थिति हो) घाट-भाड़ा व पाइप लाइनों से संवहन, जैसे अन्य प्रभारों के साथ टैंकों में भण्डारण-प्रभार भी शामिल होंगे। केओपीटी द्वारा प्रस्तावित ड्राफ्ट दरमानों के खंड-3 के नीचे दिए गए नोट के अनुसार प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो भंडारण प्रभार शामिल नहीं है। केओपीटी ने भी भंडारण सुविधा संबंधी लागत पूंजीगत लागत में नहीं जोड़ी है। यह भंडारण प्रभार संदर्भगत प्रस्ताव में, नहीं जोड़ जाएंगे तो केओपीटी निम्नलिखित स्पष्टीकरण दे:-</p>	<p>है।</p>
<p>(क). लिक्विड जेट्टी पर प्रहस्तित लिक्विड कार्गो के भंडारणके लिए, सफल बोलीदाताओं द्वारा लिक्विड कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार्य दर के लिए केओपीटी द्वारा क्या प्रबंध किए गए हैं।</p>	<p>जैसा कि उल्लेख किया गया है कि भंडारण सुविधाओं की परिकल्पना इस प्रस्ताव में नहीं की गई है, इसलिए प्रचालक द्वारा भंडारण प्रभार लेने का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता है।</p> <p>परियोजना के विकास के लिए सुविधाओं और पहुंच मार्गों के लिए भूमि प्रदान करने हेतु, प्राधिकरण के दिशा-निर्देश 2008 के अनुसार लाइसेंस-फीस पर विचार किया गया है।</p>
<p>(ख). जब लिक्विड कार्गो के भंडारण की परिकल्पना नहीं की गई है तो बीओटी प्रचालकको 02 हेक्टेयर भूमि और 3.66 हेक्टेयर वॉटर फ्रंट क्षेत्र आवंटित करने का कारण बजाएं।</p>	<p>पहुंच मार्गों के लिए अनुमानित आवश्यक भू-भग, प्रचालन क्षेत्र वातावरणव सुरक्षा उपायों का विवरण इस प्रकार है:-</p> <p>पहुंच क्षेत्र पर भू लैंड फ्रंट:</p> <p>300 मी x 50 मी = 15000 मी²</p> <p>सड़कें एवं पहुंच मार्ग आदि:</p> <p>400 मी x 12.5मी = 5000 मी²</p> <p>कुल : 20000 मी²</p> <p>1.6 मीटर लम्बे और 15 मीटर चौड़े पहुंच मार्ग के लिए 24000 वर्ग मीटर आवश्यक है तथा शेष 12600 वर्ग मीटर का क्षेत्र बाहरी 'ब्रेस्टिंग डॉर्लिन' के मध्य का जल क्षेत्र होगा।</p>
<p>(ग). केओपीटी द्वारा, जब भंडारण के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया गया है तो उपर्युक्त संदर्भित प्रस्ताव में 02 हेक्टेयर</p>	<p>प्रकाश व्यवस्था के लिए विद्युत लागत और अग्निशमन सुविधाओं आदि के लिए प्राधिकरण दिशानिर्देश-2008 के अनुसार 2.4 लाख यूनिट प्रतिवर्ष की दर से विचार</p>

	भू-क्षेत्र और 02 हैक्टेयर बॉटर फ्रंट क्षेत्र के लिए विद्युत प्रकाश और लाइसेंस फीस की लागत का कारण बताएं।	किया गया है।																								
(ख) (i).	<p>बभ्रिष्टतम क्षमता</p> <p>केओपीटी द्वारा उस जेट्टी पर अतिरिक्त मरीन लोडिंग आर्म स्थापित करने की तकनीकी व्यावहारिकता की जांच करें जिसके परिणामस्वरूप कार्य निष्पादन में वृद्धि होगी।</p>	<p>जेट्टी पर अतिरिक्त मरीन अनलोडिंग आर्म का स्थापित किया जाना तकनीकी दृष्टि से व्यावहारिक है। तथापि अतिरिक्त मरीन अनलोडिंग आर्म स्थापित करने से कार्य निष्पादन में वृद्धि नहीं होगी क्योंकि एमएलए/फ्लेक्सीबल होज़ केवल वे संयंत्र हैं जो कहुमुखी तट को पोत को बहुविध जोड़ते हैं। लिक्विड कार्गो को उतारने का कार्य पोत की पंपिंग क्षमता पर निर्भर करता है। एमएलए का प्रयोग सुरक्षा की दृष्टि को ध्यान में रखते हुए पैराज़ाइलिन (पीओएल उत्पादन) सहित पीओएल और खतरनाक रसायनों के प्रहस्तन के लिए किया जाता है। इसलिए ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए एक मरीन अनलोडिंग आर्म का प्रस्ताव किया गया है। अन्य संभावित कार्गो का प्रस्तावित सुविधाओं के अनुसार, फ्लेक्सीबल सुविधाओं से प्रहस्तन किया जा सकता है। इसलिए संभावित पैराज़ाइलिन और पीओएल के लिए केवल एक मरीन अनलोडिंग आर्म पर विचार किया गया है। पैराज़ाइलिन का उपयोग, कार्गो प्रदूषण से बचाव और सुरक्षित प्रहस्तन के लिए एकल उपयोगी उत्पादन के कारण किया जाता है। इस संबंध में यह भी उल्लेखनीय है कि ड्राफ्ट प्रतिबंधों के कारण, पीओएल और पैराज़ाइलिन के कम भार के कार्गो, एचडीसी पर टैंकरों द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं जिनका प्रति-पोत दिवस कार्य निष्पादन इस प्रकार है:-</p> <table><tr><th colspan="2">पीओएल उत्पाद</th></tr><tr><th>वर्ष</th><th>पोत दिवस निष्पादन</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>10056</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>9673</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>9422</td></tr><tr><td>औसत</td><td>9744</td></tr></table> <table><tr><th colspan="2">पैराज़ाइलिन</th></tr><tr><th>वर्ष</th><th>पोत दिवस निष्पादन</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>6598</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>7400</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>7237</td></tr><tr><td>औसत</td><td>7087</td></tr></table>	पीओएल उत्पाद		वर्ष	पोत दिवस निष्पादन	2012-13	10056	2013-14	9673	2014-15	9422	औसत	9744	पैराज़ाइलिन		वर्ष	पोत दिवस निष्पादन	2012-13	6598	2013-14	7400	2014-15	7237	औसत	7087
पीओएल उत्पाद																										
वर्ष	पोत दिवस निष्पादन																									
2012-13	10056																									
2013-14	9673																									
2014-15	9422																									
औसत	9744																									
पैराज़ाइलिन																										
वर्ष	पोत दिवस निष्पादन																									
2012-13	6598																									
2013-14	7400																									
2014-15	7237																									
औसत	7087																									

रसायन	
वर्ष	पोत दिवस निष्पादन
2012-13	505
2013-14	4997
2014-15	56 5
औसत	5243

खाद्य तेल	
वर्ष	पोत दिवस निष्पादन
2012-13	3494
2013-14	3484
2014-15	3744
औसत	3583

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि एचडीसी पर प्राप्त दिवस निष्पादन, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में पीओएल (उत्पाद) के संबंध में उल्लिखित उत्पाद से बहुत अधिक मात्रा में कम है। नीची ड्राफ्ट वाली विशिष्टता वाले एचडीसी जैसी पल्लन पर यह उत्पादन नहीं कर सकता। अतः इसे अनदेखा किया जाए।

इसलिए भविष्य से संबंधित सारी योजना एचडीसी पर प्राप्त वास्तविक निष्पादन मानकों को ध्यान में रखते हुए तैयार/आंकलित की जानी है न कि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार। इसके अतिरिक्त, ऊपर यह भी उल्लेख किया जा चुका है कि पीओएल और रसायनों के प्रहस्तन में सुरक्षा की दृष्टि से, एमएलए का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा यह मानते हुए कि प्रस्तावित सुविधा की कुल क्षमता का 50 प्रतिशत पैराजाइलिन और पीओएल (उत्पाद) (जीएमएलए द्वारा प्रहस्तित किए जाएंगे) तथा 50% अन्य रसायन एवं अन्य खाद्य तेलों, जिन्हें फ्लेक्सीबल हाँज के माध्यम से प्रहस्तित किया जाएगा, पोत-दिवस का औसतन निष्पादन इस प्रकार होगा:-

पीओएल (0.25x 9744) + पैराजाइलिन (0.25x7087) + खाद्य तेल (0.25x3583) + रसायन(0.25x5243) =6415 अर्थात् 267 टन प्रति

		<p>घंटा अभीष्टतम क्षमता के मूल्यांकन के लिए इसे 300 टन प्रति घंटा 10.25 के घटक को उन तरलों के लिए माना गया है जो वर्तमान 3 टर्मिनलों पर प्रहस्तित होते हैं और इस प्रकार उन वस्तुओं की कुल मात्रा मौजूदा टर्मिनलों में अव्यवस्थित होने की संभावना होगी। अतः चौथे टर्मिनल का प्रस्तावकिया गया है।</p> <p>बहुत उपर्युक्त होगा कि एमएलए द्वारा अधिक कार्गो प्रहस्तित किए जाने की स्थिति में सेवा-प्रदाता को अधिक आमदन होगी और इसके साथ ही एमएलए के प्रचालन में अधिक खर्च भी बहन करना पड़ेगा जो फ्लैक्सीबल हौज के माध्यम से प्रहस्तन के दौरान नहीं होता है।</p>
(ii).	<p>लिक्विड कार्गो का 50% एमएलए तथा 50% फ्लैक्सीबल हौज के द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा, यह मानते हुए केपीटी द्वारा लिक्विड जेट्टी की अभीष्टतम क्षमता का आकलन किया गया है। यद्यपि मरीन लोडिंग/अनलोडिंग आर्म्स तथा फ्लैक्सीबल हौज, के माध्यम से प्रहस्तन 300 टन प्रति घंटा किया जाएगा जैसा कि अपफ्रंट प्रथुलक दिशानिर्देश 2008 में उल्लेख है तो मरीनलोडिंग/अनलोडिंग आर्म्स के माध्यम से प्रहस्तन दर रु. 176.73 प्रति मीट्रिक टन तथा लिक्विड कार्गो के फ्लैक्सीबल हौज के माध्यम से प्रहस्तन दर रु. 162.95 प्रति मीट्रिक टन का प्रस्ताव किया गया है। इनमें यह अंतर मरीन लोडिंग/अनलोडिंग आर्म्स व फ्लैक्सीबल हौज की पूंजी लागत के कारण है। इस परिप्रेक्ष्य में, मरीन लोडिंग/अनलोडिंग आर्म्स के माध्यम से लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन 50% से कहीं अधिक हो सकता है जिससे प्रचालक को बहुत लाभ हो सकता है। उपर्युक्तके परिप्रेक्ष्य में केओपीटी स्पष्ट करे कि वह मरीन लोडिंग/अनलोडिंग आर्म्स व फ्लैक्सीबल हौजों 50-50% का प्रहस्तन कैसे सुनिश्चित करेगा? केओपीटी यह भी पुष्टि करे कि सफल बीओटी प्रचालक द्वारा मरीन लोडिंग/अनलोडिंग आर्म्स के माध्यम से 50% से अधिक प्रहस्तन करने का कोई अवसर नहीं किया जा सकेगा।</p>	

(iii).	केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में 12 वाली मरीन लोडिंग आर्म का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में केओपीटी मरीन लोडिंग आर्म के आयामों और अभीष्टतम क्षमता परिकलन के अनुसार लिक्विडकार्गों के 300 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन पद के ताल मेल की व्याख्या करे।	
(iv).	मरीन लोडिंग आर्म के संदर्भ में पत्तन प्रमाणित करे कि प्रस्ताव में विचारित आयाम अभीष्टतम हैं और भविष्य में तकनीकी कारणों से कोई सुधार आवश्यक नहीं होगा जो प्रहस्तन दर को प्रभावित करेगा। पत्तन यह भी स्पष्ट करे कि क्या रियायत करार में विशेषतौर पर मरीन लोडिंग आर्मों के आयामों का उल्लेख किया जाएगा जिसमें करार तय होने के पश्चात वीओटी प्रचालक द्वारा फेर-बदल नहीं किया जा सकेगा।	पहले भी उल्लेख किया गया है कार्गो उतारने की मात्रा, पोत की पंपिंग क्षमता पर निर्भर करेगी। फिर भी पुष्टि की जाती है कि 12 व्यास वाली एमएलए पाइप लाइनों से 400 टन प्रति घंटा का प्रहस्तन कार्य हो सकेगा क्योंकि 10,000 टन के पोत-दिवस निष्पादन स्तर पर पीओएल के प्रहस्तन की आवश्यकता होगी। यह पुनः उल्लेख किया जाता है कि मरीन अनलोडिंग आर्म की कार्गो के लदान/उत्तरायी कार्य में कोई भूमिका नहीं है और यह पोत में उत्तराई के लिए तथा तट पर लदान के लिए स्थापित पंप पर निर्भर करेगा। इसलिए रियायत करार में मरीन लोडिंग आर्म के आयामों का रियायत करार में उल्लेख किया जाना आवश्यक नहीं है लेकिन रियायत करार में एक प्रावधान रहेगा कि स्थापित एमएलए के संदर्भ में न्यूनतम कार्य निष्पादन मानक सुनिश्चित किए जाएंगे।
(ग)	<u>पूंजी लागत:</u>	
(i).	केओपीटी सिविल लागत की प्रत्येक मद की मात्रा का आधार बताएं और प्रहस्तन व बर्थिंग कार्यों की सिविल लागत के आकलन के लिए विचार दर का आधार भी बताएं।	अन्य पत्तनों पर हाल ही में शुरू की गई परियोजनाओं में लगाई गई लागत से ही यह सिविल लागत आंकी गई है।
(ii).	केओपीटी द्वारा अपने अपने प्रस्ताव में विचारित प्रत्येक उपकरण की लागत का व्यौरा दिया जाए। कथित प्रत्येक उपकरणों की लागत के संबंध में दस्तावेजी प्रमाण भी प्रस्तुत किए जाएं।	मरीन अनलोडिंग आर्म की लागत कमरजार पत्तन में लिक्विड जेट्टी पर वीओटी प्रचालकद्वारा स्थापित उसी आकार माप की मरीन अनलोडिंग आर्म के आधार पर तैयार की गई है। बहुउद्देशीय फ्लैक्सीबल हौज, अग्निशमन प्रणाली व ऑयल कंटेनमेंट वृक्ष जैसे अन्य यांत्रिक उपकरणों की लागत के संबंध में, आईपीए परामर्शदाताओं के पास समतुल्य कार्यों के लिए मौजूद आंकड़ों के आधार पर लागत का आकलन किया गया है।
(iii).	केओपीटी 'संचार' शीर्ष के अंतर्गत प्रत्येक मद की सूची की जाए और उनकी लागत के संबंध में दस्तावेजी प्रमाण भी दिए जाएं।	केओपीटी ने अपनी टिप्पणी नहीं दी है।
(iv).	मरीन अनलोडिंग आर्म और फ्लैक्सीबल हौज के प्रयोग से संबंधित एक नोट, जिसमें लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन में इन उपकरणों का प्रयोग किया जाएगा, उल्लेखित हो, प्रस्तुत किया जाए।	पूर्वोक्तानुसार एमएलए और हौज बहुविध टैंकरों से जेट्टी पर संबंधित पाइपलाइन से जुड़े होंगे।

<p>(i).</p> <p>(ii).</p> <p>(iii).</p> <p>(iv).</p>	<p>प्रचालन लागत:</p> <p>लिट्रिड जेट्टी के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए, केओपीटी द्वारा विचारित आधार, लिट्रिड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देश-2008 में विद्युत लागत का आकलन करने के निर्देश दिए गए हैं। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार विद्युत की यह खपत प्रकाश-व्यवस्था/स्थानों पर रोशनी के लिए होगी। स्थानों को प्रकाशित करने के अतिरिक्त, केओपीटी द्वारा मरीन लोडिंग आर्म के लिए विद्युत खपत पर विचार किया है। इस संबंध में केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे:-</p> <p>(क) जब लिट्रिड बल्क टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय, विगत में विद्युत खपत पर विचार नहीं किया गया है तो स्थानों पर प्रकाश व्यवस्था के अतिरिक्त मरीन लोडिंग आर्म के लिए विद्युत की खपत पर विचार करने का कारण है?</p> <p>(ख) 25 यूनिट प्रति टैंकर विद्युत खपत का आधार क्या है?</p> <p>केओपीटी द्वारा विद्युत खपत की कीमत रु. 6.67 प्रति यूनिट दिखाई गई है। नोट करें कि परिकलनों में विद्युत लागत दर 6.65 प्रति यूनिट दिखाई गई है। नोट करें कि परिकलनों में विद्युत लागत दर 6.65 प्रति यूनिट लगाई जाएगी।</p> <p>वाटरफ्रंट क्षेत्र के 20 प्रतिशत भाग के लिए प्रकाश व्यवस्था करने का क्या कारण है।</p> <p>पाया गया है कि केओपीटी द्वारा भू-क्षेत्र के लिए लाइसेंस के परिकलन के लिए रु. 1229/- प्रति 100 वर्ग मीटर और कार्गो वाटर फ्रंट क्षेत्र हेतु रु. 614.50 प्रति 100 वर्ग मीटर पर विचार</p>	<p>प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार विचारित विद्युत लागत मुख्यतया प्रकाश व्यवस्था के लिए नियत दर के अनुसार है। मरीन अन लोडिंग आर्म के लिए विद्युत की खपत केवल तभी होगी जब वह प्रचालन में होगी। अतः इस पर अलग से विचार किया है।</p> <p>तकनीकी विशेषताओं के अनुसार एमएलए को जोड़ने और अलग करनेके प्रत्येक समय विद्युत खपत 25 यूनिट होगी। तदनुसार, प्रत्येक टैंकर को जोड़ने के लिए 25 यूनिट की खपत पर विचार किया गया है।</p> <p>विद्युत लागत अद्यतित विद्युत बिल के अनुसार सही किया गया है।</p> <p>वाटरफ्रंट क्षेत्र के लिए 20% की दर से 20% प्रकाश व्यवस्था पुथुवाईपिन एसईजेड पर बहुउद्देशीय टर्मिनल के निर्माण के लिए सीओपीटी के लिए जारी प्राधिकरण के आवेश के अनुसार है।</p>
-----------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>किया है। इस संबंध में के ओपीटी यह स्पष्ट करे:-</p> <p>(क) फरवरी 2012, में हल्दिया डॉक-II पर अनुमोदित भूमि के आबंटन के लिए किराया अनुसूची के अनुसार, वाटरफ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस रु. 614/- प्रति 100 वर्ग मीटर है। अतः वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए परिकलन में रु. 614.50 प्रति 100 वर्ग मीटर लाइसेंस फीस लागाने का कारण बताया जाए।</p> <p>(ख) फरवरी 2012, में हल्दिया डॉक-II पर भूमि आबंटन के लिए किराया अनुसूची में 2% वृद्धि घटक का उल्लेख किया है। ऐसे परिप्रेक्ष्य में रु. 1229/- प्रति 100 वर्गमीटर पर वृद्धि भू-क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस में घटक न रखने का कारण बताएं तथा वाटर फ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस परिकलन में रु. 614/- प्रति 100 वर्गमीटर पर वृद्धि घटक न रखने का कारण बताएं।</p>	<p>यह परिकलन, प्राधिकरण के दिनांक 14.3.2012 की अधिसूचना सं. 64 के अनुसार 13.04.2012 से प्रभावी 2% वृद्धि को विचारगत रखते हुए किया गया है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में वार्षिक लीज-किराया, किराए की बढ़ी हुई दर (भूमि @ रु. 1304.22 और वाटर-फ्रंट @ रु. 652.11) के आधार पर रु. 59.94 लाख परिकलित किया गया है।</p> <p>इसे संशोधित आकलन में सही कर दिया गया है।</p>
<p>(ड.)</p> <p>(i).</p>	<p>वार्षिक राजस्व मांग का आनुपातिक विभाजन:</p> <p>केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में लिक्विड बल्क टर्मिनल हेतु, आधार के तौर पर लिए गए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों में उल्लेख है कि कुल वार्षिक राजस्व मांग को प्रहस्तन प्रभार (95%) तथा विविध प्रभार (5%) के अनुपात में विभाजन किया जाए। केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि उसके द्वारा विविध प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया है क्योंकि टैंकर-पोत से कार्गो का निकास करने के लिए, कोई अन्य सेवा शामिल नहीं है। इस संबंध में यह उल्लेख करना है कि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में पिंगिंग, कंप्रेसर प्रभार, वेपोराइजर और अन्य ऐसे ही प्रभार दिए गए हैं। इसलिए केओपीटी मामले पर ध्यान देते हुए, यदि अपेक्षित हो तो विविध प्रभारों का उल्लेख करें।</p>	<p>प्राधिकरण के सुझाव सम्मिलित किए गए।</p>

(ii).

केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि पैराजाइलिन का समस्त कार्गो विदेशी होने की आशा है क्योंकि तटीय कार्गो बहुत कम मात्रा में अर्थात् **0.45%**। इसके साथ ही के ओपीटी ने उल्लेख किया है कि विदेशी और तटीय कार्गो (पीओएल व कूड ऑयल को छोड़कर) का अनुपात **95% और 5%** है जो वर्ष **2011-12 से 2013-14** तक तीन वर्षों की वास्तविक आवाजाही पर आधारित है। दोनों उल्लेखों में विरोधाभासी प्रतीत होती है। केओपजीटी, इस स्थिति की पुनरीक्षा करे और यदि अपेक्षित हो तो उपयुक्त परिवर्तन/संशोधन किए जाएं।

(च)

(i)

वर्ष किराया परिकलन

वर्ष **2011-12 से 2013-14** तक व दिसम्बर 2015 तक के दौरान केओपीटी पर, पीओएल व कूड ऑयल को छोड़कर अन्य तरल ले जाने वाले टैंकरों की वास्तविक औसत जीआरटी प्रस्तुत की जाए।

वर्ष **2011-12 से 2013-14** तक व दिसम्बर 2015 तक के दौरान केओपीटी पर, पीओएल व कूड ऑयल को छोड़कर अन्य तरल ले जाने वाले टैंकरों की वास्तविक औसत पार्सल आकार बताया जाए।

पिछले चार वर्षों के दौरान अन्य तरलों के वास्तविक निर्वहन का विवरण इस प्रकार है:-

(000 टन)

	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12
विदेशी	3837	3235	3097	2657
तटीय	59	59	47	16
कुल	3896	3294	3144	2673
विदेशी % भाग	98.21	98.51	99.40	

जैसा कि उपर्युक्त से स्पष्ट है तरल कार्गो (पीओएल और कूड ऑयल को छोड़कर) का तटीय कार्गो केवल 2% से भी कम प्रहस्तित हुआ है। अन्य तरलों व रसायनों के 2024-25 तक के आवागमन के अनुसार अनुमानित विदेशी भाग का विवरण इस प्रकार है:-

- पैराजाइलिन - 100% **विदेशी**
- अन्य रसायन - **98.5% विदेशी**
- कुल विदेशी - **99%**

इस प्रकार प्रस्तावित सुविधा के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने वाला तटीय कार्गो की मात्रा नगण्य होगी। इसके अतिरिक्त, विदेशी/तटीय कार्गो के कारण पीओएल कार्गो का प्रशुल्क पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है।

कार्गो की किस्म	3 वर्ष के दौरान पार्सल आकार	3 वर्ष के दौरान औसत जीआरटी
पीओएल उत्पाद	11913	20920
पैराज़ाईलिन	7633	9255
खाद्य तेल	7581	10779
रसायन	6463	10425

औसत जीआरटी और पार्सल आकार वर्ष 2012-13, 2013-14 से 2014-15 का औसत है।

(छ)	दरमान	संशोधित प्रस्तावमें संशोधन कर दिया गया है। पीओएल (उत्पाद) शामिल करने के कारण समग्र जीआरटी घटों में वृद्धि होती गई है और दर रु.1.099 प्रति जीआरटी प्रति घंटा (विदेशी) तक घट गई है।
(i)	यद्यपि केओपीटी द्वारा, फ्लैक्सीबल होजो से लिक्विड कार्गो के (विदेशी)वहन की दर रु.162.95 प्रति मीट्रिक टन निर्धारित की गई है। प्रस्तावित प्रशुल्क अनुसूची में यह दर रु. 106.04 प्रति मी. टन दर्शाई गई है। इस अवस्थिति को सही किया जाए।	
(ii)	पत्तन के प्रस्ताव से यह देखने में आया है कि के ओपीटी ने लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए, सफल बोलीदाता को केवल एक जेट्टी के निर्माण की कल्पना की है। इस परिदृश्य में बर्थ किराया अनुसूची के साथ पोत द्वारा केवल एक बर्थ व्यस्त करने की स्थिति में 50% बर्थ किराया प्रभार ही लगाए जाएंगे। यह प्रस्तावित नोट हटाया जाए।	संशोधित प्रस्ताव में इसे हटा दिया गया है।

5.2. केओपीटी ने अपने 08 फरवरी 2016 के ई-मेल के अंतर्गत प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों और दरमानों में, कुछ बदलाव/सुधार किए हैं। संशोधित दरमान व कार्य निष्पादन मानक के प्रकार हैं:-

(क). दरों का संशोधित बेटनमान (एसओआर):

(i). बर्थ किराया शुल्क:

विदेशगामी पोत

रु. 1.099 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

तटीय पोत (पीओएल के अलावा)

रु. 0.6594 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

(ii). **कार्गो हैंडलिंग चार्ज:**

(रु. प्रति मीट्रिक टन)

विवरण / कार्गो

विदेशी

तटीय*

मरीन अनलोडिंग आर्म के साथ प्रहस्तित लिक्विड कार्गो

167.86

100.71

फ्लैक्सीबल हौज़ के साथ प्रहस्तित लिक्विड कार्गो

154.08

92.45

(*) पीओएल कार्गो के लिए लागू नहीं जो केवल विदेशी दर पर भुगतान करेंगे।

(iii). विविध प्रभार :

रु. 8.83 प्रति मीट्रिक टन की दर क्षेत्रीय सफाईए पिंगिंगए कंप्रेसर प्रभारए वेपोराईजर और ऐसे अन्य संबद्ध प्रभार के लिए लगाई जाएगी।

(ख). कार्य निष्पादन मानक

बर्थ का समग्र कार्य निष्पादन:

ये मापदंड विभिन्नप्रकार के कार्गो के लिए टर्मिनल की (वर्ष के समग्र कार्य निष्पादन मानक से संबंधित है। वर्ष की समग्र कार्य निष्पादनता, पोत से उतारे/चढ़ाए गए कुल कार्गो की मासिक मात्रा को उस माह के दौरान उस अटर्मिनल के कार्य दिवसों की संख्या से भाग देने पर निकलती हो। कार्यदिवस निर्धारित करते समय कुल घंटों में से वर्ष-अनुमत्ता के 4 घंटों का समय घटाया जाएगा। वर्ष के समग्र निष्पादन के सांकेतिक मानक इस प्रकार हैं:-

लिक्विड बल्क	सांकेतिक मापदंड
मरीन अनलोडिंग आर्म के साथ प्रहस्तित लिक्विड कार्गो	400 टी/एच
फ्लेक्सीबल हौज़ के साथ प्रहस्तित लिक्विड कार्गो	300 टी/एच

6.1. संयुक्त सुनवाई के पश्चात केओपीटी ने 3 फरवरी 2016 के अपने पत्र में साथ-साथ यह उल्लेख भी किया कि प्रस्तावित सुविधा पर अन्य तरल वस्तुओं के साथ पीओएल उत्पाद भी प्रहस्तित किए जा सकेंगे क्योंकि समस्त प्रशुल्क परिकलन 100% विदेशी कार्गो प्रहस्तन पर आधारित है। अतः पीओएल उत्पादों को शामिल करने से प्रशुल्क परिकलन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि ऐसे उत्पादों को तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों की कोटि में नहीं रखा गया है।

6.2. उसके पश्चात, केओपीटी ने अपने 8 फरवरी 2016 के पत्र में केओपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण में उल्लेख किया है कि पीपीपी परियोजना के लिए ग्री क्वालीफाईड एक ही आवेदक ने प्रस्तावित लिक्विड जेट्टी पर पीओएल का प्रहस्तन करने के लिए शामिल करने की बात की है। पीओएल को शामिल करते समय पीओएल का एचडीसी का मौजूदा पोत-दिवसीय निष्पादन (कूड को छोड़कर) जेट्टी की अभीष्टतम क्षमता के परिकलन में शामिल किया गया गया है। एचडीसी पर पीओएल का पोत दिवसीय निष्पादन 400 टन प्रति घंटा है न कि 1000 टन प्रति घंटा जैसा कि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में उल्लेख किया गया है। अतः यह उत्पादकता उन्हीं परिस्थितियों में, वर्तमान में एचडीसी के निष्पादन ड्राफ्ट स्थिति पर आधारित है। केओपीटी ने अनुरोध किया है कि अभीष्टतम क्षमता और उत्पादकता के गणन के लिए एचडीसी पर निचले तल वाले ड्राफ्ट की विशिष्टता को भी ध्यान में रखा जाए।

7. संयुक्त सुनवाई के पश्चात कुछ उपयोक्ताओं/प्रत्याशी बोलीकारों ने संदर्भगत प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां दी हैं। केओपीटी ने भी उपयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकारों की टिप्पणियों का जवाब दिया है। एससीसी पीटीए ने अपने 10 फरवरी 2016 के ई-मेल के अंतर्गत प्रस्तावित विषय पर अपनी बातों को प्रस्तुत किया है।

8.1. तत्पश्चात केओपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 29 फरवरी 2016 और 01 मार्च 2016 के अंतर्गत मै. आईएमसी लिमिटेड जो कि एक मात्र पात्र प्रत्याशी है, से प्राप्त टिप्पणियों के आधार पर लिक्विड जेट्टी के लिए संदर्भ प्रशुल्क पर पुनः विचार करने के लिए एक संशोधित प्रस्ताव भेजा है। केओपीटी ने 29 फरवरी 2016 के ईमेल के अंतर्गत संशोधित लागत विवरणी तथा आईएमसी लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणियां प्रस्तुत हैं।

8.2. संशोधित प्रस्ताव को देखने से ज्ञात हुआ है कि केओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में अपनी लागत पूंजी को जिस का तस रखते हुए, एलपीजी/एलएनजी कार्गो को भी (25 प्रतिशत भाग) प्रहस्तित करने का प्रस्ताव किया है। इसके साथ-साथ खाद्य तेलों तथा रसायनों के 50% भाग कम कर के 25% कर दिया गया है।

8.3. इसके अलावा प्रस्ताव है कि मरीन लोडिंग आर्म द्वारा पीओएल तथा एलएनजी/एलपीजी कार्गो का समस्त भाग 75% भाग प्रहस्तित किया जाएगा जबकि पैराजाइलिन का समस्त भाग, खाद्य तेल/रसायनों का समस्त भाग तथा 25% पीओएल कार्गो पूर्वोक्त अनुसार कि पैराजाइलिन और पीओएल कार्गो मरीन लोडिंग आर्म के द्वारा तथा खाद्य तेल व रसायन फ्लेक्सीबल हौज़ों के द्वारा प्रहस्तित होंगे।

8.4. यह भी देखने में आया है कि केओपीटी ने इस आधार पर कि एक ही माध्यम (फ्लैक्सीबल हौज़/अनलोडिंग आर्म) के द्वारा प्रत्येक वस्तु की प्रहस्तन लागत एक समान है, प्रत्येक माध्यम के लिए कुल राजस्व मांग को प्रहस्तन के लिए वस्तुओं में अंतर किए बगैर एक समान विभाजित किया है। अन्य शब्दों में प्रगति टन प्रहस्तन दर निकालने के लिए केओपीटी ने राजस्व मांग को संबंधित कार्गो में प्रत्येक कार्गो के प्रहस्तन की किस्म के उत्पादन पर ध्यान दिए अभीष्टतम क्षमता परिकलन में विभाजित किया है। केओपीटी का मत है कि इस प्रकार की प्रत्येक वस्तु के लिए जिसके प्रहस्तन कीलागत एक जैसी हो और प्रहस्तन माध्यम एक हो और परन्तु प्रशुल्क दर विभिन्न हो तो ऐसी स्थिति उत्पन्न हो सकती है कि कार्गो को उच्च प्रहस्तन दर से रियायत ग्राही को ही बड़ा फायदा हो सकता है क्योंकि निम्नतम प्रशुल्क वाली वस्तु सहित सभी वस्तुओं के लिए प्रहस्तन दर वही होगी।

8.5. केओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरमान इस प्रकार है:-

(i). **बर्थ किराया प्रभार :**

विदेशगामी पोत रु. 0.78 जीआरटी प्रति घंटा
तटीय पोत (पीओएल के अलावा) रु. 0.47 जीआरटी प्रति घंटा

(ii). **कार्गो प्रहस्तन प्रभार:**

(रु. प्रति मीट्रिक टन)

विवरण/कार्गो	विदेशी
मरीन अनलोडिंग आर्म के साथ प्रहस्तित एलपीजी/एलएनजी	141.30
पीओएल(कूड रहित) मरीन अनलोडिंग आर्म के साथ प्रहस्तित	141.30
फ्लेक्सीबल हौज़ के साथ प्रहस्तित पीओएल(कूड रहित)	103.02
फ्लेक्सीबल हौज़ के साथ प्रहस्तित पैराजाईलिन	103.02
फ्लेक्सीबल हौज़ के साथ प्रहस्तित खादय तेल और रसायन कार्गो	103.02

8.6. तत्पश्चात केओपीटी ने निम्नलिखित उल्लेख किया है:-

(i). बर्थिंग प्राथमिकता/बर्थिंग बर्हिगमन प्राथमिकता प्रभार लगाने का कोई प्रावधान नहीं किया जाए।

(ii). इसके साथ ही, पहले से भेजे गए दरमानों में निम्नलिखित संशोधन किए जाएं:-

खंड	प्रस्तावित संशोधन
3 (बर्थ किराया प्रभार)	बर्थ किराया प्रभार की तालिका में कोष्ठकों के मध्य लिखे शब्द "(पीओएलको छोड़कर)" हटाए जाएं। इनके स्थान पर एक नोट जोड़ा जाए कि तटीय चलन में पीओएल पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार विदेशी दरों के अनुरूप होगा।
खंड 4 के नीचे नोट	ये शब्द "पाइपलाइनों के माध्यम से संवहन" हटा दिए जाएं।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही का विवरण प्राधिकरण के कार्यालय के रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों के प्रासंगिक उद्धरण, उन्हें पृथक-पृथक भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

10. इस मामले में कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र जानकारी के संदर्भ में निम्न स्थिति उभरती है:-

- (i). लिक्विड पोतों की आवाजाही में बढ़ोतरी और भीड़भाड़ के कारण कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) ने महसूस किया है कि अतिरिक्त सुविधाएं सुहृद्व्या कराई जाएं ताकि प्रस्तावित समस्त लिक्विड कार्गो की आवाजाही स्वीकार्य बर्थ नियोजन स्तरों के साथ प्रहस्तित की जा सके। तदनुसार, केओपीटी द्वारा हल्दिया डाक - II, शाल्लुक्काडी, हल्दिया पर एक नई लिक्विड जेट्टी का, सार्वजनिक निजी सहभागिता (पीपीपी) माध्यम से, डिजाइन बिल्ड, फाइनेन्स, ऑपरेट और ट्रांसफर आधार पर, निर्माण करने का प्रस्ताव किया गया है। इस लिक्विड जेट्टी पर पैराजाइलिन, पेट्रोलियम व रसायन और लिक्विफाइड पेट्रोलियम गैस (एलपीजी) लिक्विफाइड नेचुरल गैस (एलएनजी) के प्रहस्तन की कल्पना की गई है।

तदनुसार, प्रस्तावित जेट्टी पर कथित कार्गो की उपर्युक्त मदों के प्रहस्तन के लिए लिक्विड जेट्टी के निर्माण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु केओपीटी द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी महापत्तन न्यासों पर प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित दिशा-निर्देश-2013, जो कि 9 सितम्बर 2013, से प्रभावी है, पर आधारित है।

दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में उल्लेख है कि यदि महापत्तन न्यास के मतानुसार, महापत्तन न्यास या किसी अन्य महापत्तन न्यास पर, किसी वस्तु-विशेष के लिए, 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित न किया गया हो तो महापत्तन उस परियोजना का विस्तृत विवरण/औचित्य बताते हुए, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार प्राधिकरण से अनुरोध कर सकता है।

यह भी प्रदत्त है कि अपने इस प्रस्ताव में, केओपीटी ने पोतों पर/से कार्गो के लदान/उत्तरायी के लिए मरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल होजों को स्थापित करने की परिकल्पना की है और क्योंकि मरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल होजों से विभिन्न प्रकार के लिक्विड कार्गो की उत्तरायी के लिए अन्य महापत्तन न्यासों पर कोई प्रशुल्क नियत नहीं है, केओपीटी द्वारा संभवतः उपर्युक्त लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु, लिक्विड टर्मिनल के लिए 2008, के अप्रेंट दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए, एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। केओपीटी के यह प्रस्ताव को-बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज़ द्वारा अनुमोदित हैं।

- (ii). केओपीटी द्वारा 20000 वर्ग मीटर भू-क्षेत्र और 36600 वर्ग मीटर जल-क्षेत्र के आवंटन का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। 20000 वर्ग मीटर का क्षेत्र कार्य स्थान, पहुँच क्षेत्र, सड़कें पहुँच मार्ग वातावरण व सुरक्षा उपायों के लिए है। जल-क्षेत्र, 1.6 किलोमीटर लम्बे 15 मीटर चौड़े अप्रोच ट्रेसल तथा 12600 वर्ग मीटर का जल क्षेत्र बाह्य ब्रेस्टिंग डॉल्फिस के मध्य आने वाला कुल क्षेत्र है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित भू-आवंटन पत्तन की भू-योजना के अनुरूप है।

- (iii). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा-48(1) (घ) के अनुसार यह प्राधिकरण, महापत्तन न्यास या पत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत किसी व्यक्ति द्वारा प्रदत्त भंडारण सेवाओं के लिए अन्य प्रभागों सहित, भंडारण सेवा प्रदान करने के लिए प्रशुल्क निर्धारित करती है। इसके अलावा केओपीटी द्वारा अपना प्रस्ताव तैयार करते समय लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अनुसरण में लिए गए अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश-2008 में निर्धारित मानकों में उल्लेख है कि कुल वार्षिक राजस्व मांग, प्रहस्तन प्रभार **(95%)** तथा विविध प्रभार **(5%)** में विभाजित की जाए। प्रहस्तन प्रभागों के संबंध में दिशा-निर्देशों में यह भी उल्लेख है कि प्रहस्तन

प्रभारों में कार्गो लदान या उत्तरायी प्रभार (जैसी भी स्थिति हो) घाट-भाड़ा व पाइप लाइनों से संबंधित, जैसे अन्य प्रभारों के साथ टैंकों में भण्डारण-प्रभार भी शामिल होंगे। केओपीटी द्वारा प्रस्तावित ड्राफ्ट दरमानों के खंड-3 के नीचे दिए गए नोट के अनुसार प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो भंडारण प्रभार शामिल नहीं है। केओपीटी ने भी भंडारण सुविधा संबंधी लागत पूंजीगत लागत में नहीं जोड़ी है। केओपीटी के अनुसार, वर्तमान में हल्लिया डाक कम्प्लेक्स (एचडीसी) पर सभी उपयोक्ताओं के अपने अपने भंडारण टैंक हैं और वे पत्तन के आसपास परिसर में स्थित हैं और क्योंकि बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने वाला कार्गो समर्थित पाइप लाइनों से सीधे संप्रेषित किया जाना है बर्थ के निकट कस्टम प्रतिबंधित क्षेत्र में किसी प्रकार के लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा। इस स्थिति में केओपीटी द्वारा प्रस्तावित लिक्विड जेट्टी के लिए किसी भंडारण सुविधा की कोई परिकल्पना नहीं की गई है क्योंकि संबंधित प्रत्याशी उपयोक्ताओं द्वारा जेट्टी से टैंक फार्मों तक, अपनी पाइपलाइनों विछाने की संभावना है क्योंकि प्रस्ताव में भंडारण सुविधा की परिकल्पना नहीं की गई है अतः केओपीटी ने भंडारण प्रभारों को प्रस्ताव के दायरे में नहीं रखा है।

इस संबंध में, पूर्वोक्त की भांति यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अंतर्गत प्राधिकरण को पत्तन न्यास द्वारा अधिकृत व्यक्ति या महापत्तन न्यासों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए अन्य प्रभारों के साथ-साथ भंडारण प्रभार नियत करने का अधिकार प्राप्त है। फिर भी प्रदत्त है कि केओपीटी के 'बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज' ने प्रस्तावाधीन परियोजना के लिए भंडारण प्रभार न लगाने का अनुमोदन किया है। इसलिए यह प्राधिकरण प्रशुल्क निर्धारण के दायरे से, भंडारण प्रभार को हटाने के केवल पत्तन के निर्णय को मानने पर सहमत है और इस प्रकार केवल प्रहस्तन और विविध प्रभार निर्धारण के लिए कार्रवाई करता है।

- (iv). जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि केओपीटी ने अपना दिसम्बर माह के अंतिम दिन प्रस्तुत किया है। तत्पश्चात मामले पर कार्रवाई के दौरान प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के आधार पर केओपीटी ने अपने 08 फरवरी, 2016 के पत्र के अधीन अपने प्रस्ताव में संशोधन किया है। ये संशोधन प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण के संदर्भ में कुछ आकलनों तक ही सीमित है। तत्पश्चात केओपीटी ने अपने 29 फरवरी 2016 के पत्र के द्वारा अपने पूर्व पात्र बोलीदाता - मै. आईएमसी लिमिटेड से प्राप्त टिप्पणी के आधार पर प्रस्ताव में और संशोधन किए हैं। कथित प्रस्ताव में केओपीटी ने इस सुविधापर प्रस्तावित विविध लिक्विड कार्गो में परिवर्तन मैरीन अनलोडिंग आर्म/फ्लैक्सीबल हौज आदि द्वारा कार्गो प्रहस्तन पद्धति में परिवर्तन की परिकल्पना की है। जानकारी और स्पष्टीकरण आदि के साथ मामले पर कार्रवाई के दौरान केओपीटी द्वारा उनका दिनांक 29 फरवरी, 2016 का संदर्भगत प्रस्ताव विश्लेषण के अनुसार स्वीकार किया जाता है।
- (v). प्रतीत होता है कि लिक्विड जेट्टी पर लिक्विड कार्गो प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारित के संबंध में केओपीटी द्वारा लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अप्रुत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों का अनुसरण किया गया है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अप्रुत दिशानिर्देशों में मैरीन लोडिंग/अनलोडिंग आर्म को लगाए जाने का निर्धारण किया गया है। संदर्भाधीन इस प्रस्ताव में केओपीटी ने मैरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल हौज अलग से लगाने की परिकल्पना की है। परिणामतः केओपीटी द्वारा मैरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल हौज द्वारा लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए अलग अलग दर प्रति टन की गणना की गई है। केओपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण अधिक विस्तृत और स्पष्ट है।
- (vi). केओपीटी ने लिक्विड जेट्टी पर मैरीन अनलोडिंग आर्म और फ्लैक्सीबल हौज की संकल्पना की है। इस संबंध में अपने आरंभिक प्रस्ताव में केओपीटी ने पैराजाइलिन और पीओएल कार्गो (कुल क्षमता का 50%) के मैरीन लोडिंग आर्म के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने की संकल्पना की थी तथा खाद्य तेल रसायनों के शेष का 50% फ्लैक्सीबल हौज के माध्यम से प्रहस्तन किए जाने की संकल्पना की थी। तथापि, कार्गो की प्रस्तावित

विविधता में परिवर्तन के कारण केओपीटी ने 29 फरवरी 2016 के संशोधित प्रस्ताव में मरीन लोडिंग आर्म द्वारा पीओएल तथा समग्र एलएनजी/एलपीजी कार्गो का 75% तथा समस्त पैराजाइलिन, खाद्य तेल/रसायनों तथा पीओएल के 25% भाग की कल्पना की है। इस प्रकार पीओएल मरीन अनलोडिंग आर्म और फ्लेक्सीबल हौजों दोनों साधनों से प्रहस्तित की जाएगी। पूंजी लागत तथा मरीन अनलोडिंग आर्म की प्रचालन लागत पूंजी लागत तथा फ्लेक्सीबल हौज प्रचालन लागत से अधिक है, इसलिए, मरीन अनलोडिंग आर्म द्वारा प्रहस्तन भार फ्लेक्सीबल हौज के प्रहस्तन प्रभारों से अधिक है। इस परिदृश्य में यदि वीओटी प्रचालक मरीन अनलोडिंग आर्म से अधिक लिक्विड कार्गो का प्रहस्तन करता है तो इससे प्रचालक को बहुत अधिक लाभ होता है। फिर भी इस संबंध में केओपीटी का मत है कि प्रचालक को बहुत अधिक लाभ होने वाला नहीं है क्योंकि मरीन अनलोडिंग आर्म से कार्गो के अधिक मात्रा में प्रहस्तन किए जाने पर और अधिक प्राप्ति के कारण प्रचालक को मरीन अनलोडिंग आर्म के प्रचालन के लिए अधिक व्यय करना पड़ेगा तथा जो फ्लेक्सीबल हौजों के मामले में प्रचालन को वहन नहीं करना होगा।

(vii). जैसा कि पहले भी कहा है केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए मरीन अनलोडिंग आर्म की संकल्पना की गई है तथा फ्लेक्सीबल हौजों के द्वारा प्रहस्तन किए जाने की संकल्पना की गई है। इस संबंध में केओपीटी ने उल्लेख किया है कि लदान/उत्तरायी के संबंध में दरों के निर्धारण में मरीन लोडिंग आर्म की कोई भूमिका नहीं है जो पोत में स्थापित किए जाने वाले पंप न्यूनतम कार्य निष्पादन मानक प्राप्त करने में सक्षम होगा। केओपीटी को इसलिए सुझाव दिया जाता है कि वह रियायत करार में ऐसे प्रावधान का उल्लेख करे।

(viii). अभीष्टतम क्षमता:

(क). लिक्विड कार्गो अर्थात पैराजाइलिन पीओएल, खाद्य तेल/रसायन और एलपीजी/एलएनजी, (प्रत्येक का 25% भाग) का प्रतिशत भाग तथा उपर्युक्त लिक्विड कार्गो, कार्गो के प्रहस्तन भाग तथा उपर्युक्त लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन की क्रमशः 440 टन/घंटा, 600 टन/घंटा, 300 टन/घंटा और 250 टन/घंटा की दर से 24 घंटे और 365 दिन 70% उपयोग के हिसाब से केओपीटी द्वारा लिक्विड जैट्टी की अभीष्टतम क्षमता 2.44 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष निर्धारित की गई है।

(ख). केओपीटी ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में लिक्विड कार्गो अर्थात पैराजाइलिन, पीओएल, खाद्य तेल और रसायन प्रत्येक के 25% भाग के प्रहस्तन पर विचार किया था। लेकिन, पणधारी द्वारा केओपीटी को प्रेषित फीड बैक के आधार पर केओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में एलपीजी/एलएनजी के 25% भाग के प्रहस्तन की संकल्पना की है। इसी क्रम में खाद्य तेलों और रसायनों का कुल 50% से घटाकर 25% कर दिया गया है। प्रत्येक कार्गो के 25% इस तथ्य पर आधारित है कि अधिकांश तरल कार्गो, मौजूदा 3 टर्मिनलों से जुड़े है तथा प्रस्तावित लिक्विड जैट्टी की स्थापना से लिक्विड कार्गो की मात्रा, तीनों टर्मिनलों और प्रस्तावित जैट्टी में विभाजित की जाएगी। केओपीटी का यह निर्णय (प्रत्येक कार्गो के संबंध में) विश्वस्तीय है।

(ग). अपक्रेंट निर्धारण दिशानिर्देश- 2008 में पीओएल के लिए 1000 टन/घंटा तथा एलएनजी/पीएनजी की 300 टन/घंटा तथा एलपीजी/एलएनजी 250 टन/घंटा की प्रहस्तन दर निर्धारित की गई है। अपने आरंभिक प्रस्ताव में केओपीटी ने सभी प्रकार के कार्गो की प्रहस्तन दर 300 टन/घंटा की संकल्पना की है। लेकिन प्राधिकरण के परामर्श पर केओपीटी ने फरवरी 2016 के संशोधित प्रस्ताव में पैराजाइलिन, पीओएल, खाद्य तेल/रसायन और एलपीजी/एलएनजी के लिए

क्रमशः 440 टन/घंटा 600 टन/घंटा 300 टन/घंटा तथा 250 टन/घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

खाद्य तेल/रसायन और एलपीजी/एलएनजी की क्रमशः 300 टन/घंटा तथा 250 टन/घंटा की प्रहस्तन दर प्रथुलक दिशानिर्देश - 2008 में कथित कार्गो के लिए निर्धारित दरों के अनुसार सही है।

पैराजाइलिन, पीओएल के लिए क्रमशः 440 टन/घंटा और 600 टन/घंटा की निष्पादन दर पिछले 3 वर्षों के दौरान एचडीसी पर पैराजाइलिन और पीओएल की उच्चतर प्रहस्तन दर है। केओपीटी के अनुसार, एचडीसी पर ड्राफ्ट की विशिष्ट सीमाओं/प्रतिबंधिताओं के कारण एचडीसी पर टैंकरों द्वारा पीओएल और पैराजाइलिन के छोटे पार्सलों का ही प्रहस्तन किया जाता है और परिणामतः उपर्युक्त प्रहस्तन दर निकलती है क्योंकि हल्दिया डॉक - II पर वही स्थिति है और वही ड्राफ्ट अवस्थिति है। इसलिए, लिक्विड जैट्टी पर निष्पादन के संबंध में एचडीसी पर वर्तमान निष्पादन के अनुसार विचार किया गया है। केओपीटी ने अप्रकट दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार प्रहस्तन पद पर विचार करने में अपनी असमर्थता जाहिर की है।

जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि अप्रकट दिशानिर्देशों में पीओएल के प्रहस्तन के लिए 1000 टन/घंटा की दर निर्धारित की गई है। मान लो पैराजाइलिन भी पीओएल भी कार्गो की श्रेणी में है तो एक उपयोक्ता अर्थात् एमसीसी पीटीए इण्डिया कॉर्पो प्रा.लि. (एमपीआईसीटीएल) ने अप्रकट दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुसार 1000 मीट्रिक टन/घंटा की दर से विचार करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में केओपीटी ने यह उल्लेख करते हुए अनुरोध किया है कि एचडीसी पैराजाइलिन के प्रहस्तन से संबंधित पिछला डाटा 1000 टन/घंटा की प्रहस्तन दर को समर्थन नहीं करता है। यहां तक कि एमपीआईसीटीएल वर्तमान में भी 1000 टन पैराजाइलिन/घंटा की दर से प्रहस्तन नहीं करता है।

ड्राफ्ट की प्रकृति एचडीसी के लिए एक प्रतिबंधता है तथा हल्दिया डॉक - II, जहां प्रस्तावित लिक्विड जैट्टी के निर्माण की संकल्पना की गई है, की संरचनात्मक स्थिति एचडीसी के समान है इसलिए जैसा कि पत्तन ने पुष्टि की है लिक्विड जैट्टी पर दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुसार निष्पादन लक्ष्य प्राप्त करना संभव नहीं होगा। यह चर्चा का विषय है कि पुराने उपकरणों और अदक्षतापूर्ण ढंग से एचडीसी पर उत्पादन कार्य को स्थापित की जाने वाली नई जैट्टी पर निष्पादन के लिए आधार नहीं मानना चाहिए। इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2008 के दिशानिर्देशों में विभिन्न कार्गो के लिए प्रहस्तन दर निर्धारित करते समय पोत के आकार का कोई संदर्भ नहीं लिया गया। लिक्विड कार्गो के संबंध में निष्पादन आयात की अवस्था में पोत पर स्थापित पंपों की निकास क्षमता पर तथा निर्यात की स्थिति में तटों पर लगे हुए पंपों की मारक क्षमता पर निर्भर करता है। इस तथ्य की पुष्टि पत्तन द्वारा की गई है। संकल्पित लिक्विड जैट्टी पर ड्राफ्ट की स्थिति के कारण कम क्षमता के पार्सलों की संकल्पना की गई है जो अपनी पांपिंग क्षमता के कारण मानकों के अनुसार प्रहस्तन दरें नहीं दे पाएंगे। उपर्युक्त स्थिति और पत्तन के निर्णय के आधार पर और अप्रकट प्रथुलक व्यवस्था के लिए दिशानिर्देशों के खंड 3.2 के संदर्भ में पत्तन द्वारा प्रस्तुत दिए गए औचित्य जो पत्तन की विशिष्ट स्थिति के मद्देनजर निर्धारित मानकों को प्रभावित करते हैं, प्राधिकरण का मानकों में कुछ व्यवस्थाएं करने का अधिकार है और यह प्राधिकरण पैराजाइलिन व पीओएल के संबंध में 440 टन/घंटा और 600 टन/घंटा क्रमशः निष्पादन मानक तय करने का इच्छुक है जैसा कि पत्तन ने प्रस्ताव किया है।

- (घ). उपर्युक्त चर्चा के अनुसार कार्गो भाग व प्रत्येक कार्गो की प्रहस्तन दर पर लिक्विड जेट्टी की अभीष्टतम क्षमता 70% प्रयोग के हिसाब से 2.44 मिलियन टन/वर्ष निकलती है जैसाकि पत्तन में प्रस्ताव किया है और विश्लेषण अनुसार मान्य है।

(ix). पूंजी लागत:

- (क). जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है केओपीटी ने मरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल हौज लागू जाने की संकल्पना की है। अतः संदर्भाधीन मामले में केओपीटी ने कुल पूंजीलागत को मरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल हौजों में बांट दिया है मरीन अनलोडिंग आर्म से संबंधित लागत को मरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल हौजों से संबंधित लागत तथा अनलोडिंग आर्म शीपों के अंतर्गत आवंटित किया गया है। जहां तक साझा पूंजी लागतों का संबंध है, केओपीटी ने उन्हें मरीन अनलोडिंग आर्म तथा अनलोडिंग आर्म में बराबर-बराबर बांटा है। इस विषय पर मरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल हौजों में लागत का विभाजन उनमें से प्रत्येक द्वारा प्रहस्तित कार्गो के अनुपात में विभाजित करने को उचित माना है ताकि प्रत्येक कार्गो मद पर तदनुसार लागत वहन हो सकेगी क्योंकि मरीन लोडिंग आर्म द्वारा प्रहस्तन करने योग्य पीओएल कार्गो व एलएनजी/पीएनजी का (75% भाग कुल 1.07 मि.मी.ट.प्र.वर्ष) तथा (फ्लैक्सीबल हौजों का कुल समग्र पैराजाइलिन, खाद्य तेल/रसायन और 25% पीओएल कार्गो का कुल योग 1.36 मि.मी.ट.प्र.वर्ष), का अनुपात 44:56, है जिसकी संकल्पना कथित मरीन लोडिंग आर्म तथा फ्लैक्सीबल हौजों के कथित अनुपात में की गई है।

(ब). कार्गो प्रहस्तन संबंधी कार्रवाई:

प्रहस्तन कार्रवाई के लिए कोओपीटी द्वारा ₹.124.45 करोड़ की पूंजी लागत का अकलन किया गया है जिसमें से ₹.92.65 करोड़ सिविल पूंजी ₹. 25.87 करोड़ उपकरणों के लिए पूंजी लागत तथा शेष ₹.5.93 करोड़ विविध पूंजी लागत के लिए नियत किए गए हैं।

(i). सिविल कार्य:

- (क). अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में मुख्यतः लिक्विड कार्गो के सिविल कार्यों का संकेत मिलता है तथा पत्तन से सिविल लागत के आकलन की अपेक्षा की जाती है। इस सुविधापर प्रस्तावित सिविल कार्य, लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की समिति सूची तक ही हैं। ₹.92.65 करोड़ की लागत लिक्विड प्रहस्तन से संबंधित आकलित सिविल 1.6 किमी लम्बे 5 मी चौड़े 'अप्रोच ट्रेसल' और एक तरफ पाइप लाइन रैंक तथा 2 किमी लम्बे वाटर-फ्रंट से संबंधित है।

- (ख). केओपीटी ने उल्लेख किया है कि यह सिविल लागत हाल ही में अन्य पत्तनों पर शुरू की गई समरूप परियोजनाओं की लागत के आधार पर गणित की गई है। अतः यह मान्य है।

(ii). उपकरण लागत:

- (क). उपकरण लागत में हौज पाइपों तथा एक मरीन लोडिंग आर्म, अग्निशमन पंप हाऊस (नियंत्रण कक्ष सहित), पंप सहित अग्निशमन प्रणाली, टॉवर, मॉनीटर,

हाइड्रेंट, पाइप लाइनें आदि, तेल भंडारण प्रणाली, विद्युत सुविधाएं (सब स्टेशन सहित) प्रकाश व्यवस्था आदि जैट्टी में ज्वाला सह उपकरण जैट्टी के निकट अप्रोच क्षेत्र, बैकलिपक जेनरेटर सेट तथा संचार व्यवस्थाएं हैं। इस सुविधा पर प्रस्तावित उपकरणों की प्रकृति, लिक्विड कार्गो टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपकरणों की प्रासंगिक सूची के अनुसार है।

(ख). केओपीटी ने उपकरणों की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण नहीं दिए हैं। उन्होंने केवल उल्लेख किया है कि मरीन अनलोडिंग आर्म की लागत कमरजार पत्तन में मरीन लीक्विड जेट्टी पर बीओटी प्रचालक द्वारा स्थापित उसी आकार के उपकरण की लागत तथा अन्य उपकरण की लागत, व्यावहार्यता रिपोर्ट बनाने वाले परामर्शदाताओं के द्वारा उसी प्रकार के कार्यों के लिए उपलब्ध आंतरिक डाटा के आधार पर आधारित है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत उपकरण लागत प्रस्ताव विश्वस्नीय है तथा मान्य है।

(iii). सिविल और उपकरण लागत पर 5% की दर से विविध पूंजी लागत का आकलन किया गया है जो लिक्विड तथा अन्य कार्गो टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है।

(iv). पूर्वोक्तानुसार, मरीन अनलोडिंग आर्म से संबंधित लागत मरीन अनलोडिंग आर्म तथा फ्लेक्सीबल हौजों के शीर्षकों के अंतर्गत आवंटित की गई है। सांझा पूंजी लागत को पूर्वोक्तानुसार 44:56, के अनुपात में बांटा गया है।

(ग). बर्थिंग गतिविधि:

(i). केओपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूंजी लागत का आकलन ₹.48.07 करोड़ किया है। यह आकलित लागत फैडरों त्वरित मुक्त डुक, पैदल पथ, सीढ़ी व अन्य संबद्ध व विविध लागत @ 5% से संबंधित है।

(ii). केओपीटी ने यह कहा है कि केओपीटी ने उपकरणों की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण नहीं दिए हैं। उन्होंने केवल उल्लेख किया है कि मरीन अनलोडिंग आर्म की लागत कमरजार पत्तन में मरीन लीक्विड जेट्टी पर बीओटी प्रचालक द्वारा स्थापित उसी आकार के उपकरणों की लागत तथा अन्य उपकरण की लागत, व्यावहार्यता रिपोर्ट बनाने वाले परामर्शदाताओं के द्वारा उसी प्रकार के कार्यों के लिए उपलब्ध आंतरिक डाटा के आधार पर आधारित है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत उपकरण लागत प्रस्ताव विश्वस्नीय है तथा मान्य है।

(iii). केओपीटी द्वारा बर्थिंग गतिविधि के लिए आकलित पूंजी लागत का @ 5% विविध पूंजी लागत के लिए माना है। यद्यपि 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों में आकलित सिविल लागत (ग्रहस्तन गतिविधियों के मामलों में) कुल आकलित सिविल लागत का @ 5% विविध पूंजी लागत गणित करने का उल्लेख है। दिशानिर्देशों में बर्थिंग सेवाओं के लिए विविध पूंजी लागत के आकलन के लिए कोई विशेष निर्देश नहीं दिए हैं। यह बात नोट करने योग्य है कि महापत्तन न्यासों पर विभिन्न परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के कई मामलों में बर्थिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए फुटकर व्ययों के

लिए 5% की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया गया है। विभिन्न मामलों में विचारित स्थिति के मद्देनजर बर्षीय कार्यों के अंतर्गत बर्ष की पूंजी लागत के 5% के हिसाब से विविध पूंजी लागत का गणन किया गया है, जैसा कि पत्तन ने प्रस्ताव किया है।

- (x). नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम, प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार पूंजी लागत के 16% की दर से परिकलित की गई है।

- (xi). **प्रचालन लागत:**

(क). कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि:

- (i). मरीन अनलोडिंग आर्म के प्रचालन के लिए 2 हैक्टेयर भू-क्षेत्र तथा वाटर फ्रंट क्षेत्र के 20% क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिए प्रकाश व्यवस्था करने हेतु पत्तन द्वारा विद्युत व्यवस्था लागत का परिकलन किया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार 240000 यूनिट/हैक्टेयर/वर्ष की खपत तय की गई है।

मरीन अनलोडिंग आर्म के संबंध में केओपीटी द्वारा 25 यूनिट प्रति टैंकर की दर से विद्युत खपत पर विचार किया गया है। केओपीटी के अनुसार जब मरीन अनलोडिंग आर्म को प्रचालित किया जाता है तो विद्युत की आवश्यकता होती है। 25 यूनिट प्रति टैंकर की दर से विद्युत खपत तकनीकी विशेषताओं पर आधारित है। लिक्विड बल्क टर्मिनल के प्रशुल्क निर्धारित करते समय, मरीन अनलोडिंग आर्म से संबंधित विद्युत लागत के आकलन करने के लिए प्राधिकरण द्वारा कभी विचार नहीं किया गया है क्योंकि यह खपत तकनीकी विशेषताओं पर आधारित है और क्योंकि किसी भी उपयोक्ता/प्रत्याशी आवेदकों ने मरीन अनलोडिंग आर्म द्वारा बिजली की खपत पर कोई आपत्ति नहीं की है, विश्लेषण अनुसार मान्य है। विद्युत पर प्रति यूनिट खर्च रु. 6.67 दस्तावेजी प्रमाणों द्वारा पुष्ट हैं इसलिए मान्य हैं।

- (ii). केओपीटी ने मरम्मत और अनुरक्षण कार्यों के लिए सिविल परिसंपत्तियों 1% और उपकरण लागतों का 2% आकलन में लिया है। दिशानिर्देशों के अनुसार यह सही पाया गया है।
- (iii). बीमा व अन्य व्ययों के लिए केओपीटी ने समग्र समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 1% आकलन किया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार यह सही है।
- (iv). केओपीटी द्वारा मूल्यहास के लिए सिविल लागत का 3.17% सिविल लागत और उपकरण लागतों पर 10% की दर से आकलन किया गया है। सिविल लागत और उपकरण लागत पर यह परिकलन, कम्पनी अधिनियम 2013 में निर्धारित मूल्यहास दरों के अनुसार है।

- (v). अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख है कि पल्लन-भूमि के लिए लाइसेंस फीस संबंधित महापल्लन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर आकलित की गई है।

पल्लन द्वारा 20000 वर्ग मीटर के भूक्षेत्र तथा 36600 वर्ग मीटर के वाटरफ्रंट क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस का आकलन किया गया है। भूक्षेत्र के लिए केओपीटी ने 100 वर्ग मीटर के लिए रु. 1304.22 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह की दर के 50% की दर से रु. 652.11 प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह पर विचार किया है। लाइसेंस फीस की यह दर फरवरी 2012 में हल्दिया डॉक-॥ पर भूमि के आवंटन के लिए अनुमोदित किराया अनुसूची 2% प्रति वार्षिक वृद्धोत्तरी सहित तय की गई है। पल्लन द्वारा तय की गई यह आकलित लाइसेंस फीस विश्लेषण अनुसार मान्य है।

- (ख). बर्थिंग कार्रवाई:

दिशानिर्देशों में अपेक्षा की गई है कि बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत की दर से आकलित की जाए अनुसंधान लागत के अतिरिक्त केओपीटी ने बर्थिंग सेवा की प्रचालन लागत के अतिरिक्त बीमा और मूल्य ह्रास पर भी विचार किया है।

यद्यपि दिशानिर्देशों में प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत की दर से आकलन करने तक सीमित कर दिया है परिसंपत्तियों की बीमा और संपत्तियों का मूल्यह्रास (प्रचालन के कारण) होने के तथ्य को नकारा नहीं जा सकता। महापल्लन न्यासें और अप्रेंट/संदर्भ बर्थ किराया तय करते समय यह स्थिति उत्पन्न हुई बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व मांग के मूल्यांकन में बीमा तथा मूल्य ह्रास पर विचार किया गया।

उपर्युक्त स्थिति के अनुसार बर्थ सेवाओं से वार्षिक राजस्व मांग का मूल्यांकन करने के लिए इस मामले में प्रचालन लागत परिकलन के दौरान बीमा लागत पर 1 प्रतिशत तथा मूल्य ह्रास का 3.17 प्रतिशत दर से विचार किया गया।

- (xii). लिफ्टिड जेट्टी हेतु संदर्भ प्रशुल्क तय करने के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरणी में उपर्युक्त विश्लेषण अनुसार संशोधन कर लिया गया है। संशोधित विवरणी की एक प्रति अनुलग्नक - I (क) के रूप में संलग्न है।

(क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

- (i). लिफ्टिड कार्गो प्रहस्तन कार्रवाई के लिए वार्षिक राजस्व मांग जो प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी को जोड़कर पल्लन द्वारा रु. 30.76 करोड़ आंकी गई है तथापि पूंजी लागत के आवंटन में परिवर्तन के कारण तथा मरीन अनलोडिंग आर्म और फ्लैक्सीबल हौजों के 44:56 के अनुपात में (पूर्व-चर्चा अनुसार) परिचालन लागत के परिणाम स्वरूप केओपीटी द्वारा मरीन अनलोडिंग आर्म से संबंधित राजस्व मांग रु. 15.96 करोड़ की अपेक्षा रु. 14.21 करोड़ और इसी प्रकार फ्लैक्सीबल हौजों के संबंध में राजस्व मांग 14.79 करोड़ की अपेक्षा 16.54 करोड़ परिकलित की गई है। दोनों को मिलाकर कुल वार्षिक राजस्व मांग रु. 30.76 करोड़ बनती है।
- (ii). केओपीटी ने फरवरी 2016 को अपने संशोधित प्रस्ताव में कुल राजस्व मांग का 95 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार तथा 5 प्रतिशत विविध प्रभार के लिए नियत किया है, जैसा लिफ्टिड बल्क टर्मिनल के लिए अप्रेंट दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है।

- (iii). इस आधार पर कि लिक्विड जेट्टी पर प्रहस्तित किये जाने वाले संकल्पित लिक्विड कार्गो का तटीय भाग पिछले तीन वर्षों के आकड़ों के अनुसार कम होगा, लिक्विड जैट्टी पर प्रहस्तन किया जाने वाला समग्र कार्गो विदेशी माना गया है। विश्लेषण अनुसार यह स्थिति मान्य है।
- (iv). प्रति टन प्रहस्तन दर निकालने के लिए, केओपीटी ने इस आधार पर कि एक ही पद्धति/साधन के द्वारा अनलोडिंग आर्म/फ्लैक्सीबल हौज़ () प्रत्येक वस्तु की प्रहस्तन लागत एक समान है कुल राजस्व मांग को वस्तुओं में कोई अंतर किए बिना कथित पद्धति/साधन के द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो के बीच समान रूप से विभाजित किया है। अन्य शब्दों में प्रति टन प्रहस्तन निकालने के लिए केओपीटी ने राजस्व मांग को अभीष्टतम क्षमता परिकलन में प्रत्येक कार्गो के निष्पादन पर विचार किए बिना, प्रासंगिक/संबंधित कार्गो में विभाजित किया है। केओपीटी का यह भी मत है कि एक ही प्रहस्तन पद्धति के लिए विभिन्न प्रशुल्क जिसमें सभी वस्तुओं के लिए प्रहस्तन लागत एक जैसी निकलती हो ऐसी स्थिति उत्पन्न कर सकता है कि जहां कार्गो प्रहस्तन दर अधिक हो वहां रियायत ग्राही को बहुत अधिक लाभ पहुंचे क्योंकि निम्न प्रशुल्क दर वस्तुओं सहित प्रहस्तन लागत तो सभी वस्तुओं के लिए वही होगी।

केओपीटी के उल्लेखानुसार यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश- 2013 के अनुसार लिक्विड कार्गो टर्मिनल सहित अन्य पीपीपी परियोजना में 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देशों के मानदंडों का अनुसरण करते हुए आकलित राजस्व मांग पूरी करने के लिए प्रत्येक श्रेणी के कार्गो के लिए प्रहस्तन दर के आधार पर मान कर निकाला गया है। प्रहस्तन दर निकालने के लिए, प्रहस्तन दरों पर ध्यान दिए बिना कार्गो की क्षमता पर आधारित प्रतिटन दर अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में प्रहस्तन दर प्रति टन के हिसाब से निकालने के दृष्टिकोण के अनुसार सही नहीं है।

केओपीटी का यह तर्क कि क्योंकि प्रत्येक वस्तु का प्रहस्तन उसी साधन द्वारा (फ्लैक्सीबल/मरीन अनलोडिंग आर्म) द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले सभी कार्गो का प्रशुल्क एक जैसा रखा जाना चाहिए, उचित नहीं लगता है, क्योंकि उच्च उत्पादन/निष्पादन अर्थात् (पीओएल) रियायत वाला कार्गो यदि एक समान प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किए जाते हैं तो कम उत्पादन/निष्पादन अर्थात् खाद्य तेल/एलपीजी/एलएनजी) को पार कर जाएगा। संदर्भ प्रशुल्क के सभी मामलों में विधि प्रकार के कार्गो का एक ही पद्धति/साधन से प्रहस्तन करने के लिए भिन्न निष्पादन दरों की संकल्पना की गई है। परिणामतः प्रतिटन भिन्न निष्पादन कार्य के लिए भिन्न प्रहस्तन दरों का निर्धारण किया गया है।

इसके अलावा केओपीटी का तर्क है कि एक ही प्रहस्तन पद्धति के लिए विभिन्न प्रशुल्क जिसमें सभी वस्तुओं के लिए प्रहस्तन लागत एक जैसी निकलती हो तो ऐसी स्थिति उत्पन्न हो सकती है कि जहां कार्गो प्रहस्तन दर अधिक हो वहां रियायत ग्राही को बहुत अधिक लाभ पहुंचे क्योंकि प्रहस्तन लागत तो सभी वस्तुओं के लिए वही होगी। प्रदत्त है कि केओपीटी ने प्रत्येक कार्गो के 25 प्रतिशत भाग का जिक्र किया है। पतन का यह दायित्व होगा कि प्रत्याशी प्रचालक द्वारा प्रत्येक कार्गो का निर्धारित भाग का प्रशुल्क निर्धारित स्तर तक बनाए रखा जाए या प्रहस्तित किया जाए।

उपर्युक्त स्थिति में आकलित राहस्व मांग पूरी करने के लिए प्रहस्तन दर प्रति टन का आकलन किया गया है जैसा कि अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण मामलों में किया गया है। इस संबंध में एक बयान अनुलग्नक - I (ख) के रूप में जुड़ा हुआ है।

- (v). सरकार की नीति के अनुसार तटीय कार्गो (तापीय कोयला व कूड आयल, लौह अयस्क पल्वों सहित पीओएल को छोड़ कर) के लिए सामान्य कार्गो/पोत संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक रियायती प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाना चाहिए। तदनुसार, पैराजार्जलिन और पीओएल के लिए तटीय दरें निर्धारित नहीं की गई हैं तथा अन्य तरल पदार्थों के तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए रियायती दरें निर्धारित हैं।
- (vi). प्रहस्तन कार्यों के कुल राजस्व मांग के 5 प्रतिशत तथा कुल अभीष्टतम क्षमता पर विचार करते हुए विविध प्रभार रू. 6.62 प्रति टन की दर, मरीन अनलोडिंग आर्म तथा रू. 6.06 प्रति टन फ्लैक्सीबल हौजों के माध्यम से प्रहस्तन के लिए परिकलित होती है।

(ख). बर्थिंग गतिविधि:

पत्तन के आकलन के अनुसार, बर्थिंग कार्रवाई के लिए वार्षिक राजस्व मांग प्रचालन लागत का और नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम के योग के रूप में रू.10.18 करोड़ बनती है।

पिछले 3 वर्षों के आंकड़ों पर आधारित पोतों द्वारा वहित विभिन्न लिक्विड कार्गो की औसत जीआरटी और प्रचालन के कुल 6132 घंटों पर विचार करते हुए केओपीटी ने जीआरटी कलित किए हैं। किसी तटीय पोत के न होने की संकल्पना के साथ पत्तन द्वारा विदेशगामी पोतों के लिए अपने संशोधित प्रस्ताव में रू. 0.78 प्रति जीआरटी/घंटा के बर्थ किराया प्रभार का परिकलन किया गया है। बर्थ किराया के लिए अपनाया गया दृष्टिकोण अन्य प्रशुल्क निर्धारण मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के समान है जो कि सही है।

अन्य महापत्तन न्यास पर इस प्रधिकरण द्वारा अपफ्रंट/संदर्भ बर्थ किराया निर्धारित करने के संबंध में, इसे केवल रुपयों में लिये जाने का निर्णय पहले ही ले लिया गया है। बर्थ किराया रुपयों में लेने का केओपीटी का यह प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में लिए गए निर्णय के अनुसार है।

- (xiii). प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में केओपीटी ने विदेशी पोत, पत्तन, टीएएमपी और टन जैसे सामान्य रूप से प्रयुक्त शब्दों की परिभाषा का प्रस्ताव किया है। ये परिभाषाएं अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों, अन्य महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के दरमानों में निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप है।
- (xiv). भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 11 नवंबर, 2014 के पत्र के अंतर्गत पत्र सं. पीटी/1103/51/2014-पीटी दिनांक 04 सितंबर 2014 के साथ महापत्तनों पर तटीय पोतों के लिए प्राथमिकता पर दिशानिर्देशों की एक प्रति इस कार्यालय को भेजी है। तदनुसार, प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/ 52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवंबर, 2014 को सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमानों में निर्धारित तटीय पोतों की परिभाषा के स्थान पर निम्न परिभाषा दी है :
- "तटीय पोत"** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।'

इसलिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में तटीय पोत की परिभाषा उपर्युक्त अनुसार निर्धारित की गई है।

- (xv). केओपीटी ने कुछ सामान्य शर्तों का प्रस्ताव किया है जैसे विलंबित अदायगियों/वापसियों/बिलों का पूर्णांकीकरण, टर्मिनल प्रचालन के कारण उचित अवधितक विलंब होने पर प्रभार न लगाना, 60 प्रतिशत तक रियायती प्रशुल्क निर्धारण, अधिक सीमा दरों से कम प्रभार लेने के लिए टर्मिनल प्रचालक को छूट आदि। ये शर्तें विभिन्न महापत्तन न्यासों की अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुरूप पायी गई है।
- (xvi). विदेशगामी पोत या तटीय पोत के तौर पर श्रेणीकरण के लिए मापदंड निर्धारण संबंधी सामान्य शर्तें आदेश सं. टीएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर, 2015 के संशोधन अनुसार हैं जिसमें सभी महापत्तन न्यासों को अपने अपने दरमान में तदनुसार संशोधनों के प्रावधान करने के निदेश दिए गए हैं।
- (xvii). (क). बर्थ किराया अनुसूची में सामान्य शर्तें जैसे कि बर्थ किराया अवधि, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, अग्नि-सुरक्षा आदि के लिए बर्थ में आने के समाय से लेकर गणित की जाए तथा प्रचालक के उपकरणों के खराब होने या प्रचालक के कारण बर्थ में पोत के एक घंटा या उससे अधिक समय खड़े रहने के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लिया जाएगा। ये शर्तें पत्तन के दरमानों तथा अप्रेंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित शर्तों के अनुरूप हैं।
- (ख). यद्यपि परियोजना में बर्थ किराया प्रभार लगाने की संकल्पना की गई है, केओपीटी ने बर्थिंग प्राथमिकता/बर्थ छोड़ने की प्राथमिकता का प्रावधान करने का अनुरोध किया है। अर्थात्: उपर्युक्त दोनों स्थितियों के लिए कोई प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं।
- (xviii). केओपीटी ने आरंभ में कार्गो प्रहस्तन प्रभार की अनुसूची के अंतर्गत यह उल्लेख करने का प्रावधान किया था कि निर्धारित प्रहस्तन प्रभार में कार्गो लदान और उतराई का प्रभार, जैसी भी स्थिति हो, पाइपलाइनों के माध्यम से वहन, घाट भाड़ा आदि शामिल होंगे। बाद में ए केओपीटी ने 'पाइपलाइनों के माध्यम से वहन' को प्रस्तावित नोट से हटाने का प्रस्ताव किया था। इस स्थिति में कि पाइपलाइनों की लागत परियोजना के दायरे में नहीं है, केओपीटी का अनुरोध कि 'पाइपलाइनों के माध्यम से वहन' को हटा दिया जाए, उचित है। इस नोट में यह उल्लेख भी है कि इसके अंतर्गत कार्गो मोत से उतारा जाना तथा अनेक तरीकों से जैट्टी के मुहाने पर ओ आयातक -सुविधाओं तक पहुंचाना भी शामिल होगा (आयात कार्गो के संबंध में) तथा उसी प्रकार निर्यात की स्थिति में विलोमतः का अनुमोदन किया जाता है।
- (xix). विविध प्रभार अनुसूची के अंतर्गत एक नोट में उल्लेख किया गया है कि विविध प्रभार क्षेत्रीय सफाई पिगिंग, कंप्रेसर प्रभार, वेपोराइज़र प्रभार तथा अन्य ऐसे संबद्ध प्रभारों के लिए है।
- (xx). अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.8 के अनुसार प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी। केओपीटी द्वारा की गई पुष्टि के अनुसार, वर्तमान मामले में अप्रेंट प्रशुल्क परिगणन में, पूंजी लागत का आकलन तथा प्रचालन लागत की यूनिट दर वर्ष

2015 की है ये सही तथा प्रत्येक वर्ष 01 जनवरी 2015 को लेकर, स्वसमंजन के लिए विचारित मूल शोक मूल्यसूचकांक के प्रासंगिक पायी गयी है

- (xxi). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश -2013 के खंड 2.2 में अपेक्षा की गई है कि यह प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानको सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करे। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानको की ओर ध्यान देने की आवश्यकता नहीं है। यह मान लेना अनुचित नहीं होगा कि पत्तन उचित और प्राप्य कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेगा।

केओपीटी ने पैराजाइलिन, पीओएल, खाद्य तेल और रसायनों तथा एलपीजी/एलएनजी से संबंधित कार्य निष्पादन मानक तय किए हैं। ऐसा करते समय लिक्विड जेट्टी पर प्रहस्तित किए जाने वाले प्रत्येक कार्गो की दरों की संकलपना की गई है जैसा कि अभीष्टतम क्षमता परिकलन में विचार किया गया है। यह मानते हुए कि संशोधित दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.2 में प्राधिकरण द्वारा केओपीटी के प्रस्ताव कार्य निष्पादन मानकों को अधिसूचित करना होता है, ये कार्य निष्पादन मानक, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किए जाते हैं।

- 11.2 उपर्युक्त विक्षेपण के अनुसार पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादन मानक अनुलग्नक- II और अनुलग्नक-III पर संलग्न हैं।

- 11.3 परिणामतः उपर्युक्त कारणों और पूर्ण विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण कोलकाता पत्तन न्यास पर, लिक्विड जेट्टी के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है।

- 11.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, केओपीटी को, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

- 12.1. वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) के आरंभ होने की तारीख से उस वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक 'इंडेक्स' संदर्भ प्रशुल्क तक ही सीमित होगा। यह उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के पैरा 2.2 में प्रदत्त इंडेक्सेशन के आधार पर स्वतः संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान लागू रहेगा।

तथापि, लाइसेंसधारक, कार्य निष्पादन मानकों के साथ एक ऐसा प्रशुल्क ("कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") प्रचालन के दूसरे वर्ष से आने वाले वित्तीय वर्ष की 01 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व लगाने के लिए स्वतंत्र होगा जोकि उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए इंडेक्स संदर्भ प्रशुल्क से अलग होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए इंडेक्स संदर्भ प्रशुल्क के 15% (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) से अधिक नहीं होगा। कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू हो जाएगा तथा पूरे वर्ष लागू रहेगा।

- 12.2. परियोजना के लाइसेंस करार के अधीन स्वतंत्र रूप से नियुक्त अभियंता के प्रमाण पत्र सहित इस प्राधिकरण को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें, पिछले 12 माह में या प्रचालन के पहले वर्ष के वास्तविक महीनों के दौरान जैसी भी स्थिति हो, लाइसेंस करार में शामिल कार्य निष्पादन संबंधी मानकों की उपलब्धियों का उल्लेख किया जाएगा।

- 12.3. प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के अंदर यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के पैरा 5 में उल्लिखित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धियों पर महापत्तन न्यास की राय आमंत्रित करेगा।
- 12.4. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानक हांसिल न किए जाने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा लाइसेंसधारक, आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल इंडेक्स संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।
- 12.5. महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण पाता है कि लाइसेंस करार में शामिल कार्य निष्पादन मानकों का परिपालन किया गया है तो यह प्राधिकरण कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष के लिए, 15 मार्च से पूर्व अधिसूचित कर देगा।
- 12.6. कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य निष्पादन तथा लाइसेंस धारक द्वारा इनके अनुपालन को जांचेगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के अनुपालन की उपलब्धियों या अन्यथा स्थिति के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार करने या रद्द करने के बारे में निर्णय लेगा। इंडेक्स संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के साथ संलग्न परिशिष्ट के अनुसार किया जाएगा।
- 12.7. पीपीपी प्रचालक से प्रचालन के तीसरे वर्ष से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का प्रस्ताव पिछले 12 माह की कार्य निष्पादन उपलब्धियों के स्वतंत्र रूप से नियुक्त अभियंता के द्वारा सत्यापित होने पर इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित कर दिया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धियों के सत्यापन प्रमाण पत्र के साथ मार्च की पहली तारीख से प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वर्ष से लागू करने के लिए उसे अधिसूचित कर देगा।
- 12.8. जैसाकि संशोधित दिशानिर्देश, 2013 में निहित है कि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन संबंधी मानकों के लाइसेंस धारक के द्वारा पूरा करने के बारे में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है। उसके पश्चात यह प्राधिकरण प्रतिवेदन के आधार पर एक जांच करेगा तथा अपनी निष्कर्ष रिपोर्ट कोलकाता पत्तन न्यास को दे देगा। कोलकाता पत्तन न्यास उस निष्कर्ष रिपोर्ट पर लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- 12.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 दिन के अंदर संबंधित प्रचालक लाइसेंस करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।
- 12.10. पीपीपी प्रचालक इस प्राधिकरण को कार्गो परिवहन शिप बर्थ की दिन की आऊटपुट तथा प्रत्येक बर्थ के लिए लगाए गए प्रशुल्क के बारे में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये तिमाही रिपोर्ट पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक आगामी तिमाही की समाप्ति के बाद एक माह के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।
- 12.11. यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के लिए लाइसेंस धारक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व/तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले दुष्प्रभावों के साथ किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम निर्णय माना जाएगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा/143/16(146)]

अनुलम्बक - I (क)

कोलकाता पत्तन न्याय के शासकबली, हल्दिया, डॉक-2 पर स्थापित की जाने वाली लिफ्टिड जेटी के लिए संदर्भ प्रमुख निर्धारण हेतु लागत विवरणी									
क्रम संख्या	विवरण	केजोपीटी के दिनांक 29.02.2016 के प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन				प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन			
I	अभीष्टतम क्षमता								
i	प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	पैराग्राई लिन	पीओएल	खाद्यतेल/र सावन	एलपीजी/ एलएनजी	पैराग्राईलिन	पीओएल	खाद्यतेल/र सावन	एलपीजी/ एलएनजी
ii	लिफ्टिड कार्गो का प्रतिशत भाग	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%
iii	लिफ्टिड कार्गो की प्रहस्तन दर प्रति घंटा	440	600	300	250	440	600	300	250
iv	प्रतिदिन घंटों की संख्या	24	24	24	24	24	24	24	24
v	लिफ्टिड कार्गो की प्रहस्तन दर प्रतिदिन (iii * iv)	10560	14400	7200	6000	10560	14400	7200	6000
vi	वर्ष में दिन	365	365	365	365	365	365	365	365
vii	उपयोगिता %	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
viii	ईष्टतम क्षमता प्रति वर्ष (ii * v * vi * vii)	674520	919800	459900	383250	674520	919800	459900	383250
ix	कुल ईष्टतम क्षमता (मीट्रिक टन प्रति वर्ष)	2437470				2437470			
II	पूँजी लागत	(रु. लाखों में)				(रु. लाखों में)			
		मरीन लोडिंग आर्म के साथ (पीओएल व पैराग्राई लिन)	फलैक्सीबल हार्ज़ के साथ (खाद्य तेल व रसावन)	कुल लागत		मरीन लोडिंग आर्म के साथ (पीओएल व पैराग्राईलिन)	फलैक्सीबल हार्ज़ के साथ (खाद्य तेल व रसावन)	कुल लागत	
क	कार्गो प्रहस्तन बतविधि								
(i)	उपकरण लागत								
क	अन्य लिफ्टिड की निकासी के लिए होज़-पाईप	0.00	52.80	52.80		0.00	52.80	52.80	
ख	मरीन लोडिंग आर्म - 1 नग	422.40	0.00	422.40		422.40	0.00	422.40	
ग	अग्निशमन पंपघर (नियंत्रण कक्ष सहित)	105.60	105.60	211.20		92.98	118.22	211.20	
घ	अग्निशमन प्रणाली (पंप, टॉवर, मॉनीटर, हाईड्रेंट, पाईपलाइन आदि सहित)	686.40	686.40	1372.80		604.38	768.42	1372.80	
ङ	तेल कंटेनमेंट प्रणाली	79.20	79.20	158.40		69.74	88.66	158.40	
च	विद्युत सुविधाएं (जेटी में ज्वाला-सह उपकरण के साथ सब-स्टेशन, प्रकाश व्यवस्था आदि सहित तथा जेटी के निकट अग्रोच क्षेत्र तथा वैकल्पिक जेन-सेट	158.40	158.40	316.80		139.47	177.33	316.80	
छ	संचार व्यवस्था	26.40	26.40	52.80		23.25	29.55	52.80	
	योग	1478.40	1108.80	2587.20		1352.21	1234.99	2587.20	
(ii)	विविध लागत								

क	1.6 कि.मी. लम्बा अप्रोच ट्रैसल तथा 5 मी. चौड़ा सड़क मार्ग तथा एक तरफ पाईपलाइन रैक	4469.00	4469.00	8938	3934.97	5003.03	8938.00
ख	वाटरफ्रंट तक 2 कि.मी. लंबा पट्टेच मार्ग	163.50	163.50	327	143.96	183.04	327.00
	योग	4632.50	4632.50	9265.00	4078.93	5186.07	9265.00
(iii)	विविध लागत @ 5%	305.55	287.07	592.61	271.56	321.05	592.61
	कार्यों प्रहस्तन गतिविधियों के लिए कुल पूंजी लागत	6416.45	6028.37	12444.81	5702.70	6742.11	12444.81
ख	वर्षिक गतिविधि						
क	फैंड, स्विच रिलीज़ ड्रक, वाकवेज़, सीट्री, और अन्य संबद्ध उपकरणों सहित वैट्री अवसंरचना	2289.00	2289.00	4578.00	2015.47	2562.53	4578.00
ख	विविध लागत @ 5%	114.45	114.45	228.90	100.77	128.13	228.90
	वर्षिक गतिविधियों के लिए कुल पूंजी लागत	2403.45	2403.45	4806.90	2116.25	2690.65	4806.90
	परिचोबना की कुल लागत	8819.90	8431.82	17251.71	7818.94	9432.77	17251.71
III	प्रचालन लागत						
क	कार्यों प्रहस्तन गतिविधि						
i	विद्युत लागत						
	प्रकाश व्यवस्था	21.87	21.87	43.73	19.25	24.48	43.73
	[किओपीटी - (प्रचालन भू-क्षेत्र 2 हेक्टे. + (20%) 3.66 हेक्टे वाटरफ्रंट क्षेत्र) x 2.4 लाख यूनिट प्रति हेक्टेयर x रु. 6.67 प्रति यूनिट] [डीएएमपी - (प्रचालन भू-क्षेत्र 2 हेक्टे. + (20%) 3.66 हेक्टे वाटरफ्रंट क्षेत्र) x 2.4 लाख यूनिट प्रति हेक्टेयर x रु. 6.67 प्रति यूनिट]						
	मरीन लोडिंग आर्म	0.14	0.00	0.14	0.14	0.00	0.14
	केओपीटी - 1 नग लोडिंग आर्म x 25 यूनिट/टैकर x 82 टैकर x रु. 6.67 प्रति यूनिट) (डीएएमपी - 1 नग लोडिंग आर्म x 25 यूनिट/टैकर x 82 टैकर x रु. 6.67 प्रति यूनिट)						
ii	मरम्मत और अनुरक्षण						

	उपकरण लागत	31.05	23.28	54.33	28.40	25.93	54.33
	(केओपीटी - विविध लागत सहित उपकरण लागतों का 2%) (टीएएमपी - विविध लागत सहित उपकरण लागतों का 2%)						
	- सिविल लागत	48.64	48.64	97.28	42.83	54.45	97.28
	(केओपीटी - विविध लागत सहित सिविल पूंजी लागतों का 1%) (टीएएमपी - विविध लागत सहित सिविल पूंजी लागतों का 1%costs)						
iii	मूल्यहास						
	उपकरण	42.24	5.28	47.52	42.24	5.28	47.52
	(केओपीटी - लोडिंग आर्म, फ्लैक्सीबल हौज़ तथा अग्नि शमन प्रणाली की लागत पर 10%) (टीएएमपी - लोडिंग आर्म, फ्लैक्सीबल हौज़ तथा अग्नि शमन प्रणाली की लागत पर 10%)						
	- अन्य उपकरण	112.99	111.14	224.14	99.74	124.39	224.14
	(केओपीटी - अन्य उपकरण लागत का 10 प्रतिशत) (टीएएमपी - अग्निशमन व विविध पूंजी लागतों सहित अन्य उपकरणों पर 10 प्रतिशत)						
	- सिविल परिसंपत्तियां	154.19	154.19	308.39	135.77	172.62	308.39
	(केओपीटी - विविध लागतों सहित सिविल पूंजी लागत का 3.17%) (टीएएमपी - विविध लागतों सहित सिविल पूंजी लागत का 3.17%)						
क्रम संख्या	विवरण	केओपीटी के दिनांक 29.02.2016 के प्रस्ताव में प्रस्तुत आकलन			प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन		
iv	अन्य व्यय(समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 1%)	64.16	60.28	124.45	57.03	67.42	124.45
v	श्रीमा (समग्र स्थायी परिसंपत्तियों का 1%)	64.16	60.28	124.45	57.03	67.42	124.45
vi	लीज किराया						
	- भू-क्षेत्र	15.65	15.65	31.30	13.78	17.52	31.30
	(केओपीटी - 20,000 वर्गमीटर x रु. 1304.22/100 व.मी./माह x 12 माह) (टीएएमपी - 20,000वर्गमीटर x Rs 1304.22/100 व.मी./माह x 12 माह)						

	- वाटरफ्रंट क्षेत्र	14.32	14.32	28.64	12.61	16.03	28.64
	(कओपीटी - 36,600 वर्गमीटर x रु.652.11 प्रति 100 व.मी./माह x 12 माह) (टीएएमपी - 36,600 वर्गमीटर x रु.652.11 प्रति 100 व.मी./माह x 12 माह)						
	योग	569.41	514.94	1084.50	508.81	575.55	1084.36
IV	आकस्मिक राजस्व मांग और प्रस्तावित प्रत्युत्तर						
	प्रचालन लागत	569.41	514.94	1084.50	508.81	575.55	1084.36
	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16 %	1026.63	964.54	1991.17	912.43	1078.74	1991.17
	कुल वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	1596.04	1479.48	3075.67	1421.24	1654.29	3075.53
क	वार्षिक राजस्व मांग का आनुपातिक विभाजन						
	-प्रहसन प्रभार	1516.24	1405.51	2921.88	1350.18	1571.58	2921.75
	(कओपीटी - 100% एआरआर, (टीएएमपी - 95% एआरआर)						
	- विविध प्रभार	79.80	73.97	153.78	71.06	82.71	153.78
	(कओपीटी - 0% एआरआर), (टीएएमपी - 5% एआरआर)						
	कुल वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	1596.04	1479.48	3075.67	1421.24	1654.29	3075.53
ख	कार्यो प्रहसन प्रभार प्रति टन						
	राजस्व मांग(लाख रु.)	1516.24	1405.51	2921.88	1350.18	1571.58	2921.75
	क्षमता (लाख रु.)	10.73	13.64	24.37	10.73	13.64	24.37
	प्रहसन बोत प्रति टन(रु.)						
	- पैराज्राईलिन			103.02			103.55
	- पीओएल						
	-लोडिंग आर्म द्वारा			141.30			83.88
	- फलैक्सीबल होज़ द्वारा			103.02			75.94
	-खाद्य तेल/ रसायन			103.02			151.88
	- एलपीजी/ एलएनजी			141.30			201.31
ग	विविध प्रभार प्रति टन						
	राजस्व मांग (लाख रुपये)	79.80	73.97	153.78	71.06	82.71	153.78
	क्षमता (लाख टन)	10.73	13.64	24.37	10.73	13.64	24.37
	प्रहसन लागत प्रति टन (रु.)	7.44	5.42	6.31	6.62	6.06	6.31

V	वर्षिक कार्यों से राजस्व मांग						
क्र	प्रचालन लागत						
i	भरम्मत और अनुरक्षण (वर्षिक लागत का 1%)	24.03	24.03	48.07	21.16	26.91	48.07
ii	मूल्यह्रास (केओपीटी - वर्षिक पूंजी लागत का 3.17%) (डीएएमपी - वर्षिक पूंजी लागत का 3.17%)	76.19	76.19	152.38	67.08	85.29	152.38
iii	बीमा (वर्षिक लागत का 1%)	24.03	24.03	48.07	21.16	26.91	48.07
	योग	124.26	124.26	248.52	109.41	139.11	248.52
ख	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	384.55	384.55	769.10	338.60	430.50	769.10
	वर्षिक वतिविधियों से कुल राजस्व मांग	508.81	508.81	1017.62	448.01	569.61	1017.62

केओपीटी के अनुसार वर्षिक किराया परिकलन						
विवरण	यूनिट	पैराग्राईसि न	पीओएल उत्पाद	खादय तेल	एलपीजी/एल एनजी	कुल
पोत दिवस निष्पादन	टीपीडी	10560	14400	7200	6000	
औसत जी आरटी	टन	9255	20920	10779	44107	
औसत पार्सल आकार	टन	7633	11913	7581	16217	
संभावित भार (टनों में)	टन	674520	919800	459900	383250	2437470
औसत पड़ाव प्रति पोत (वर्षों की संख्या)	दिन	64	64	64	64	256
कुल वर्ष घंटे	घंटे	1,533	1,533	1,533	1,533	6132
पोतों की संभावित सं.	संख्या	88	77	61	24	250
कुल जी आरटी घंटे	जीआरटी घंटे	14187915	32070360	16524207	67616031	130398513
राजस्व मांग	लाख रुपये					1017.62
वर्षिक किराया प्रति जी आरटी प्रति घंटा	रु.					
विदेशगामी पोत (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	रु.					0.78
तटीय पोत (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	रु.					0.47

वर्षिक किराया परिकलन टीएएमपी के अनुसार						
विवरण	यूनिट	पैराग्राईसि न	पीओएल उत्पाद	खादय तेल	एलपीजी/एल एनजी	कुल
पोत दिवस निष्पादन	टीपीडी	10560	14400	7200	6000	
औसत जी आरटी	टन	9255	20920	10779	44107	
औसत पार्सल आकार	टन	7633	11913	7581	16217	
संभावित भार (टनों में)	टन	674520	919800	459900	383250	2437470

वर्ष दिवसों की औसत संख्या	दिन	64	64	64	64	256
कुल वर्ष घंटे	घंटे	1,533	1,533	1,533	1,533	6132
पोतों की संभावित सं.	संख्या	88	77	61	24	250
कुल जीआरटी घंटे	जीआरटी घंटे	14187915	32070360	16524207	67616031	1303985
राजस्व मांग	लाख रुपये					1017.62
वर्ष किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा	रु.					
विदेशगामी पोत	रु.					0.78
तटीय पोत	रु.					0.47

अनुलग्नक 1(ख)

केओपीटी के अनुसार

	भार(टनों में)	विदेशी	तटीय	प्रहसतन दर	कार्गो कार्य दिवस	कार्य दिवसों का प्रतिशत	राजस्व मांग		विदेशी दर प्रति टन
पैराजईलिन	674520	674520	0	10560	64	25%	1405.51	694.857767	103.02
खाद्यतेल	459900	459900	0	7200	64	25%		473.766659	103.02
पीओएल									
-फ्लैक्सीबल हौज	229950	229950	0	14400	16	6%	1516.24	236.88333	103.02
लोडिंग आर्म	689850	689850	0	14400	48	19%		974.727021	141.30
एलपीजी/एलएनजी	383250	383250	0	6000	64	25%		541.515012	141.30
	2437470	2437470	0		256		2921.75	2921.75	

अनुलग्नक 1(ख)

केओपीटी के अनुसार

	भार(टनों में)	विदेशी	तटीय	प्रहसतन दर	कार्गो कार्य दिवस	कार्य दिवसों का प्रतिशत	राजस्व मांग		विदेशी दर प्रति टन
पैराजईलिन	674520	674520	0	10560	64	25%	1571.58	698.477984	103.55
खाद्यतेल	459900	459900	0	7200	64	25%		698.477984	151.88
पीओएल									
-फ्लैक्सीबल हौज	229950	229950	0	14400	16	6%	1350.18	174.619496	75.94
लोडिंग आर्म	689850	689850	0	14400	48	19%		578.64672	83.88
एलपीजी/एलएनजी	383250	383250	0	6000	64	25%		771.53	201.31
	2437470	2437470	0		256		2921.75	2921.75	

कोलकाता पत्तन न्यास**कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) के हल्दिया डॉक -II पर तालुबच्चनी हल्दिया पर लिक्विड जेट्टी के निर्माण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची**

1. परिभाषाएं
इन दरमानों में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:
 - (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
 - (ii). "विदेशगामी पोत" का अभिप्राय तटीय पोत से इतर किसी अन्य पोत से है।
 - (iii). "पत्तन" का अर्थ है कोलकाता पत्तन न्यास(केओपीटी) का हल्दिया डॉक कंप्लेक्स।
 - (iv). "टीएएमपी" का अर्थ है महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47 के अंतर्गत स्थापित 'महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण'।
 - (v). "टन" का अभिप्राय एम मीट्रिक टन या 1,000 किलोग्राम या एक क्यूबिक मीटर है।
2. सामान्य निर्वहन एवं शर्तें
 - (i). विलंबित अदायगियों/वापसियों पर व्याज:
 - (क). उपयोक्ता, इन दरमानों के तहत विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज का भुगतान करेगा। उसी प्रकार, प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक व्याज का भुगतान करेगा।
 - (ख). दंडात्मक व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक व्याज की दर प्रचालक और पत्तन उपयोक्तार्थ दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
 - (ग). धन वापसी में देरी, सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।
 - (घ). उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, प्रचालक द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें भुगतान सेवाएं लेने से पहले/पत्तन की संपत्ति का प्रयोग और/ या इन दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान करने का उल्लेख दरमानों की शर्त के रूप में किया गया है।
 - (ii). हिसाब किये गये सभी किराये भाड़े को प्रत्येक बिल के कुल योग पर अगले उच्च रूपये तक शुन्यान्त किया जायेगा।
 - (iii). उपयोक्ता को टर्मिनल प्रचालक के कारण होने वाले अनुचित विलंब के लिए प्रभार नहीं देने होंगे।
 - (iv). पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए "विदेशगामी" अथवा "तटीय" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज वर्गीकरण, "तटीय अथवा विदेशगामी" जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
 - (v). पोत संबंधी प्रभारों(सीआरसी) के लिए पोतों को वर्गीकृत करने की पद्धति
 - (क). सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। प्रथम पत्तन पर सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित किए जाने वाले पोत को भारतीय तट पर चलन के लिए, आगे सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।

(vi). **पोत संबंधी प्रभारों (लीबररी) के लिए तटीय रियायती दर और विदेशी दर के मानदंड:**

- (क) परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभावी होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।
- (ख) परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभावी होंगी जब तक पोत भारतीय पत्तन पर आखिरी तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उत्तरायी वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभावी हो जाएंगी।
- (ग) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।

(vii). **कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए तटीय रियायती दरों के मानदंड:**

- (क). वैश्विक और तटीय प्रचालन के लिए जारी सामान्य कारोबारी व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के विदेशगामी भारतीय पोत के लिए, पोत से तट और कबे से/को, भंडारणयार्ड से/को के लिए घाट भाड़ा सहित प्रहस्तन कार्य हेतु तटीय दरें, निम्नलिखित के परिप्रेक्ष्य में लागू की जाएंगी::
- (i). तटीय धावक में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाला पोत।
- (ii). तटीय धावक* में परिवर्तित नहीं परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए तटीय कार्गो ले जाने वाला पोत।

* केंद्रीय सीमाशुल्क और सीमा कर बोर्ड के परिपत्र सं. 15/2002-कस्टम दिनांक 25 फरवरी 2002 के अनुसार भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोत द्वारा, बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तटीय कार्गो का वहन अनुमत्त है।

- (ख). तटीय धावक के रूप में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामलों में, पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा जारी विशिष्ट अवधि के लिए लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर, तैयार किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए संचलन हेतु तटीय कार्गो/ भारित कंटेनर पर कार्गो/कंटेनर के लिए तटीय दरें लागू होंगी।
- (ix). (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार अन्य पोतों के लिए समतुल्य प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ख). पीओएल सहित कूड आयल के सिवाय सभी तटीय कार्गो के कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ग). विदेशी पत्तन का एक कार्गो से पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतारण हेतु पत्तन 'क' पर पहुंचने पर, उसके लिए तटीय चलन से प्रासंगिक रियायती प्रभार लागू होंगे। अन्य शब्दों में, उन पोतों को भारतीय पत्तन से कार्गो ले जाने/लाने के लिए तटीय चलन की अनुमति होगी और वे रियायत के पात्र होंगे।
- (x). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम सीमा स्तर है, इसी प्रकार छूट गृहमूल स्तरों पर है। प्रचालक अगर चाहे तो निम्न दरों पर चार्ज कर सकती है या/ उच्च छूट की अनुमति दे सकती है।

प्रचालक दरमानों में निर्धारित दरों के इस्तेमाल को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को अगर यह चाहे तो तर्कसंगत कर सकती है, अगर यह तर्कसंगति प्रति यूनिट दर में उपभोक्ता को राहत देती है व दरों के पैमाने में निर्धारित यूनिट दरें उपरी सीमा को पार नहीं करती।

यह इस शर्त पर है टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा/, और इस प्रकार की निम्नतर या ऐसी कमतर दरों को लागू किए जाने और/बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को शासित

करने वाली शर्तें सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।

3. बर्थ किराया प्रभार :

बर्थ पर आने वाले व निकट खड़े हुए पोतों के स्वामियों/मालिकों/एजेंटों को निम्न दरों के अनुसार बर्थ किराया प्रभार देना होगा:

विदेशगामी पोत	₹. 0.78 प्रति जीआरटी प्रति घंटा
तटीय पोत	₹. 0.47 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

नोट:

- बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा, बर्थ का अधिपत्य करने के समय से संगणित की जायेगी।
- बर्थ किराया में includes charges for services rendered at the berth, such बर्थ में प्रवेश, कच्चे व बर्थ की सफाई अग्नि सुरक्षा इत्यादि जैसी सेवाओं के प्रभार भी शामिल हैं।
- कोई भी बर्थ किराया भाड़ा उस अवधि के लिए देय नहीं होगा जब बर्थ पर पोत या टर्मिनल प्रचालक के उपकरणों में खराबी, विद्युत आपूर्ति या प्रचालक पर उत्तरदायी किसी अन्य कारण से पोत, बर्थ पर बेकार खड़ा हो।

4. कार्गो प्रहस्तन प्रभार :

तेल जेट्टी पर लिफ्टिंग कार्गो प्रहस्तन प्रभार कार्गो के आयातक द्वारा घोषित कार्गो पर निम्न दरों के अनुसार देय होंगे :

(रु. प्रति मीट्रिक टन)

विवरण/कार्गो	विदेशी	तटीय
मरीन अनलोडिंग आर्म के साथ प्रहस्तित एलपीजी/एलएनजी	201.31	120.79
मरीन अनलोडिंग आर्म के साथ प्रहस्तित पीओएल (कूड को छोड़कर)	83.88	83.88
फ्लेक्सीबल होज़ के साथ प्रहस्तित पीओएल (कूड को छोड़कर)	75.94	75.94
फ्लेक्सीबल होज़ के साथ प्रहस्तित पैराजालिन	103.55	103.55
फ्लेक्सीबल होज़ के साथ प्रहस्तित खाद्य तेल व रसायन	151.88	91.13

नोट:

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो के लदान या उतराया (जैसी भी स्थिति हो), घाट भाड़ा आदि लिए जाएंगे।

- पोत से कार्गो का उतारा जाना और उसे आयातक सुविधाओं तक स्थानान्तरित करने के लिए जैट्टी पर अनेक निर्दिष्ट स्थानों पर रखना।
- निर्यात कार्गो के संबंध में, जैट्टी के मुहाने पर अनेक निर्दिष्ट स्थानों से पोत पर लदान.

5. विविध प्रभार

क्षेत्र की सफाई, पिसिंग, कंप्रेसर प्रभार वेपोराइज़र और अन्य ऐसे संबद्ध कार्यों के लिए निम्न प्रभार लिए जाएंगे:

विवरण/कार्गो	दर प्रति टन
मरीन अनलोडिंग आर्म द्वारा प्रहस्तित पीओएल और एलपीजी	6.62
फ्लेक्सीबल होज़ द्वारा प्रहस्तित पीओएल, पैराजालिन और खाद्य तेल व रसायन कार्गो	6.06

6. ऊपर बंद (2) से (5) तक के लिए सामान्य नोट :

- (i). प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक(डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii). वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। संदर्भ प्रशुल्क, 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii). प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv). प्रस्ताव के प्राप्त होने के सात दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापतन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v). लाइसेंस धारक द्वारा, पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने की स्थिति में प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi). महापतन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii). कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ उदाहरण के तौर पर संलग्न "परिशिष्ट" के अनुसार होगा।
- (viii). प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक - III

कोलकाता पतन न्यास(केओपीटी) के हल्दिया डॉक पर, शालुखली,हल्दिया पर लिफ्ट जेट्टी की स्थापना**कार्य निष्पादन मानक**

1. वर्ष का समग्र निष्पादन

ये मानदंड, टर्मिनल पर विभिन्न प्रकार के निष्पादन कार्यों (समग्र बर्थ निष्पादन) से संबंधित हैं। ये समग्र निष्पादन एक माह में पोत पर प्रहस्तित (लादे गये अथवा उतारे गये) समस्त कार्यों को पोत के टर्मिनल पर व्यतीत किए गये समय से (टर्मिनल पर, एक माह में पोत के कार्य दिवस) विभाजित करके गणित किया जाएगा। पोतीय -घंटों के अनुसार कार्य दिवस गणित करते समय कुल घंटों में से बर्थ में प्रवेश के 4 घंटे कम कर दिए जाएंगे। बर्थ के समग्र निष्पादन के लिए सांकेतिक मापदंड इस प्रकार हैं :-

लिफ्टिंग कार्यों	सांकेतिक मानक
फलेक्सीबल होज़ द्वारा प्रहस्तित पैराजाइलिन कार्यों	440 टी/एच
मरीन अनलोडिंग आर्म / फलेक्सीबल होज़ द्वारा प्रहस्तित पीओएल कार्यों	600 टी/एच
फलेक्सीबल होज़ द्वारा प्रहस्तित खाद्य तेल और रसायन कार्यों	300 टी/एच
arm मरीन अनलोडिंग आर्म द्वारा प्रहस्तित एलपीजी/एलएनजी	250 टी/एच

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 15th June 2016

No. TAMP/5/2016-KOPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of Reference tariff for the project of "Setting up a Liquid Jetty at Haldia Dock-II, Shalukkhali, Haldia through PPP mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis" at KOPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/5/2016-KOPT

Kolkata Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 30th day of March 2016)

This case relates to a proposal dated 31 December 2015 received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of Reference tariff for the project of "Setting up a Liquid Jetty at Haldia Dock-II, Shalukkhali, Haldia through PPP mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis in pursuance of the guidelines for determination of tariff at Major Ports, 2013 notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013.

2.1. The main submissions made by the KOPT vide its letter 31 December 2015 are summarized below:

- (i) Owing to the growth of traffic and increase in congestion for the liquid vessels, the KOPT has decided to study the existing facilities as to their optimum capacity and to examine the need for additional facilities to be created so that the entire projected traffic is handled with acceptable berth occupancy levels. Accordingly, KOPT has commissioned Indian Ports Association (IPA) to study the feasibility of setting of a liquid jetty for handling other liquids.
- (ii) As per the Feasibility Report submitted by the IPA, it is anticipated that the new jetty at Shalukkhali will handle Paraxylene and other liquid cargo (other than POL and Crude oil). Handling these products stand to benefit, as the distance from proposed jetty to their respective terminals will be nearer than from the existing jetties as well as ease the present congestion and thereby avoid ship demurrage. Further, since the proposed jetty is farther away from other jetties at Haldia Dock-II, this may make it a bit isolated for handling hazardous cargo.
- (iii) The said project will be implemented through PPP mode on DBFOT basis for a period of 30 years.

- (iv) The private operator who is expected to undertake the project will construct the jetty and approach trestle and install Marine unloading arm and Electrical installations etc. and carry out the operations and maintain the project as the common user facility for handling different type of liquid cargo, both by marine unloading arm and flexible hoses. The operator will be responsible for loading/unloading of cargo to and from the ships at the proposed liquid cargo handling jetty.

2.2. The details of the project are as follows:

(i) **Optimal Capacity:**

Optimal Capacity			
Percentage Share of capacity of different cargo items			
Liquid cargo (Handling with Marine Unloading Arms (10 lakhs tonnes)		50.00%	
Liquid cargo (Handling with Flexible hoses (10 lakhs tonnes)		50.00%	
Handling rate of each type of cargo items			
Liquid cargo (Handling with Marine Unloading Arms		7200 TPD	
Liquid cargo (Handling with Flexible hoses		7200 TPD	
Optimal Capacity (Tonnes)	1839600	Or say	1.84 MMTPA

(ii) **Capital Cost:**

The capital cost of the project is based on the Feasibility Report. The details are as under.

(₹ in lakhs)

Cargo Handling Activity	Total	Handling with Marine Unloading arm	Handling with Flexible hoses
i) Equipment Cost			
1 No.. Marine Loading Arms	422.40	422.40	0
Pipe line Manifolds with flexible hoses	52.80	0	52.80
Firefighting pump house with control room	211.20	105.60	105.60
Fire fighting systems with pumps, towers, monitors, Hydrants, pipelines etc.	1372.80	686.40	686.40
Oil containment system	158.40	79.20	79.20
Electrical facilities including sub-station, lighting etc. with flame-proof equipment in the jetty and approach area near by jetty and Stand-by Gen Set.	316.80	158.40	158.40
Communications	52.80	26.40	26.40
Total (i)	2587.20	1478.40	1108.80
ii) Civil Cost			
Approach trestle 1.6 km long with 5 mtr roadway and pipeline rack on one side	8938.00	4469.00	4469.00
Approach road to waterfront 2 km long	327.00	163.50	163.50
Total (ii)	9265.00	4632.50	4632.50
iii) Miscellaneous (5% on the Cargo handling activity)	592.61	305.55	287.07
Total Capital Cost for Cargo Handling Activity (i) + (ii)+(iii)	12444.81	6416.45	6028.37
(b). Berthing Activity			
Jetty structure with fenders, quick release hooks, walkways, ladder and other accessories			4578.00

Miscellaneous	228.90
Total Capital Cost for Berthing Activity	4806.90
Total Capital Cost of the Project	17251.71

(iii) **Operating cost:**(a). **Operating Cost for Cargo Handling Activity**

(₹ in lakhs)

Description	Total	Marine Unloading arms	Flexible hoses
(i). Power for illumination (Op. Land area 2 hectares+20% of Waterfront of 3.66 hectares)x 2.4 lakh units per hectare x Rs.6.67	43.73	21.87	21.87
(ii). Power for Marine Loading Arm (1 No.x 25 units/Tanker x 230 Tankers x 6.67)	0.21	0.21	0
(iii). Repairs & Maintenance - Mech (2% of Cap.cost)	51.74	29.57	22.18
(iv). Civil - Repairs & Maintenance (1% of civil cost)	92.65	46.33	46.33
(v). Depreciation (13.34% of equipment cost of MLA & F/F)	274.70	162.00	112.70
Depreciation (10.00% of equipment cost of Pipelines / Power & Lighting)	52.80	26.40	26.40
Depreciation (3.33% of civil cost including Roads)	308.52	154.26	154.26
(vi). Other Expenses towards salaries and overheads (1% of Gross value of the assets)	124.45	64.16	60.28
(vii). Insurance	124.45	64.16	60.28
(viii). Lease rentals (2 hectares x Rs1229/100 sqm/month x 100 x 12 + 3.66 hectares of waterfront x Rs.614.50 per 100sqm/month x 100 x12)	59.94	29.97	29.97
Total Operating Cost - Cargo handling Activity	1133.19	598.93	534.26

(b). **Operating Cost for Berthing Activity**

(₹ in lakhs)

Description	Amount
(i). Repairs & Maintenance (1% of capital cost)	48.07
(ii). Depreciation (3.33% of capital cost)	160.07
(iii). Insurance (1% of Civil cost)	48.07
Total Operating Cost - Berthing Activity	256.21

(iv) **Annual Revenue Requirement (ARR):**

The Annual Revenue Requirement is the aggregate of operating cost and Return on Capital @ 16% on capital employed. The following table provides the calculations.

(a) Revenue Requirement for Cargo Handling Activity

(₹ in lakhs)

Estimated Revenue Requirement	Total	Marine Unloading arms	Flexible hoses
(i). Operating Cost	1133.19	598.93	534.26
(ii). Return of Capital Employed @ 16%	1991.17	1026.63	964.54
Total Revenue Requirement	3124.36	1625.56	1498.80

(b) Revenue Requirement for Berthing Activity

(₹ in lakhs)

Revenue Requirement - Berthing Activity	Amount
(i). Operating Cost	256.21
(ii). Return on Capital Employed @ 16%	769.10
Total Revenue Requirement	1025.31

(c) Apportionment of Annual Revenue Requirement (Cargo Handling Activity)

The TAMP guidelines prescribed that the tariffs be divided into two categories i.e. Liquid cargo handling charges and Miscellaneous charges at @ 95% and 5% respectively. As no services other than discharges of cargo from the tanker vessel are involved, the miscellaneous charges have not been proposed.

(v) Scale of Rates (SOR):

Based on the capacity of the cargo expected to be handled at the proposed project facilities and the annual revenue requirement, the tariff chargeable per ton is calculated. The entire paraxylene cargo is expected to be foreign cargo (100%). The share of Overseas and Coastal movements for other liquids (other than POL and crude oil) is around 95% and 5% respectively, based on the past three years (2012-12 to 2013-14) actual traffic. The Overall share of the Coastal cargo is very meager out of the total cargo, which works out to nearly 0.45% that is less than 1%. Hence, percentage of coastal share is not considered for arriving coastal rate; directly 60% of the arrived rate is proposed as the coastal rate.

Sr. No.	Cargo Handling Rate per tonnes	Marine Unloading arms	Flexible hoses
	Overseas / Coastal Ratio	100 : 0	100.00
(i)	Foreign Cargo (Rs. per tonne)	176.73	162.95
(ii)	Coastal Cargo (Rs. per tonne)	106.04	97.77

Sr. No.	(b). Berth hire charges per GRT per hour	₹ per tonne
	Overseas / Coastal Ratio	100 : 0
(i)	Foreign vessels (Rs. per GRT/ per hour)	1.672
(ii)	Coastal Cargo (Rs. per GRT/ per hour)	1.003

(vi) Berth Hire calculations:

Particulars	Unit	
Ship day Output	TPD	7200
Ave. GRT	Tonnes	10000
Ave. Parcel Size	Tonnes	8000
Tonnage expected	Tonnes	1839600
Ave. No. of berth Days	Days	256
No. of berth hours	Hrs.	6132
Expected No. of Vsls.	No.	230
Total GRT hrs	GRT hrs.	61320000

Revenue Requirement	₹ In lakhs	1025.31
Berth hire	₹ per GRT/hr.	1.672
Berth hire (Foreign)	₹ per GRT/hr.	1.672
Berth hire (Coastal)	₹ per GRT/hr.	1.003

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of KOPT dated 31 December 2015 was forwarded to the concerned users/ user organisations/ prospective applicants/ bidders/ stake holders seeking their comments. They were also informed that no further extension will be granted to respond and if no comments are received from them within the prescribed time limit, it would be presumed that they have no comments to offer. The MCC PTA India Corp Pvt. Ltd. (MPICTL) vide its letter dated 29 January 2016 has furnished comments. The KOPT vide its email dated 03 February 2016 has furnished its comments on the points made by MPICTL.

4. A joint hearing in this case was held on 1 February 2016 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. At the Joint hearing, the KOPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions:

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, we have vide our letter dated 03 February 2016, sought additional information/clarification from KOPT. The KOPT has responded vide its letter dated 08 February 2016. The information / clarification sought by us and response of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information / clarification sought by us	Response KOPT
(A)	General:	
(i)	As already requested vide our letter of even number dated 06 January 2016, the KOPT to furnish the copy of the approval of the Board of Trustees with regard to the proposal in reference.	The KOPT has furnished the Board Resolution dated 22.01.2016 sanctioning the proposal in reference.
(ii)	The KOPT to furnish the details of the total allocation of land and water front area for the project and the details of the land proposed to be allocated for the ancillary facilities.	The estimated Land requirements for approaches, Operational area, environmental and safety measures are as follows: Land front at the approach area: 300 m x 50m = 15000 m ² Road and approaches etc: 400 m x 12.5m = 5000 m ² Total : 20000 m² The area to be covered by approach trestle of 1.6 km long and 15 m width would cover 24000 sq. m. The remaining area of 12600 sq. m will be the water area falling between the outer breasting dolphins.
(iii)	The KOPT to also confirm whether the proposed allotment of land for the liquid jetty is in line with the land use plan of the port.	Yes.
(iv)	As per Section 48(1)(d) of the Major Port Trusts Act, 1963, this Authority is mandated to fix storage charges, among other charges, for storage services rendered by a Major Port Trust or a person authorized by the Port Trust. Further, the norms prescribed for a Liquid Bulk terminal in the Upfront Tariff Guidelines of 2008, which has been taken as base by KOPT in formulation of its proposal, stipulates that total annual Revenue Requirement is to be apportioned between Handling Charges (95%) and Miscellaneous charges (5%). With regard to handling charges, the guidelines also stipulate that the	Presently at Haldia Dock Complex, all the users have their own storage tanks at their premises located around the port and the liquid cargo being handled at the berth is directly conveyed through dedicated pipelines and no liquid cargo is stored within the Customs bonded area near the berths. Accordingly, no storage facilities at the proposed terminal are envisaged and no provision of costs has been made in the estimated capital cost. Since, the storage facilities are not envisaged in the project, the storage charges are excluded from the handling charges.

	<p>handling charges would include storage charges for storing in tanks, apart from other charges like cargo loading or unloading charges (as the case may be), wharfage and transportation through pipelines. As per the Note below Section 3 of the draft Scale of rates proposed by the KOPT, the handling charges do not include cargo storage charges. The KOPT has also not taken into account the capital costs pertaining to the storage facilities. If the levy of storage charges is envisaged to be excluded from the purview of the proposal under reference, the KOPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a) The tariff arrangement envisaged by KOPT for storage of liquid cargo handled at the liquid jetty and the rate envisaged to be levied for storage of liquid cargo by the successful bidders.</p> <p>(b) The reason to allot 2 hectares of land and 3.66 hectares of waterfront area to the prospective BOT operator, when storage of liquid cargo is not envisaged.</p> <p>(c) The reason to capture the power cost for illumination as well as the license fee pertaining to the 2 hectares of land and 3.66 hectares of waterfront area in the proposal under reference, when the tariff for storage has not been proposed by KOPT.</p>	<p>As explained that the storage facilities are not envisaged in the proposal, the question of charging storage charges by the operator may not arise. License fees has been considered as per the TAMP Guidelines 2008 for the Land proposed to be provided for development of project facilities and approaches.</p> <p>The estimated Land requirements for approaches, Operational area, environmental and safety measures are as follows: Land front at the approach area: 300 m x 50m = 15000 m² Road and approaches etc: 400 m x 12.5m = 5000 m² Total : 20000 m²</p> <p>The area to be covered by approach trestle of 1.6 km long and 15 m width would cover 24000 sq m. The remaining area of 12600 sq. m will be the water area falling between the outer breasting dolphins.</p> <p>Power cost for illumination including fire-fighting facilities etc has been considered at the rate of 2.4 lakhs unit/annum as per the TAMP Guidelines 2008.</p>
<p>(B) (i)</p>	<p>Optimal capacity: KOPT to examine the technical feasibility of installing additional Marine Unloading Arm on the same jetty, which in turn will increase the productivity.</p>	<p>Installing additional Marine Unloading Arm (MLA) on the jetty is technically feasible. However, productivity by installing the additional unloading arm will not increase, as MLA/ Flexible hoses are merely the devices for connecting the shore manifold with the ship manifold. The productivity of unloading liquid cargo depends on the ship pumping capacity. In case of loading, the productivity depends on the capacity of the shore pumps. The MLA is used for handling the POL cargo and hazardous chemicals from the safety point of view including Parazylene (a POL product). Hence, one unloading arm has been proposed for handling such cargo. The other liquid cargoes expected to be handled at the proposed facility can be handled with flexible hoses.</p>

As such, only one marine unloading arm for expected Paraxylene and POL cargo has been considered. The usage of Paraxylene is preferred by a single user product to avoid cargo contamination and safer handling. It may be added in this regard that due to draft restrictions, low parcel loads of POL and Paraxylene are handled at HDC by tankers which are able to give ship-day output as follows:

POL product	
Year	Shipday output
2012-13	10056
2013-14	9673
2014-15	9422
Average	9744

Paraxylene.	
Year	Shipday output
2012-13	6598
2013-14	7400
2014-15	7237
Average	7087

Chemicals	
Year	Shipday output
2012-13	5052
2013-14	4997
2014-15	5675
Average	5243

Edible Oil	
Year	Shipday output
2012-13	3494
2013-14	3484
2014-15	3744
Average	3583

It is evident from above that the ship-day output actually achieved at HDC is significantly lower than what the Tariff guidelines 2008 stipulate particularly for the POL (prod). This unique feature of low draft port like HDC cannot hence be ignored. Therefore, all the future planning is to be done/assessed on the basis of productivity parameter actually achieved at HDC and not as per the norms prescribed in Tariff guidelines. Besides, it has already been explained above that MLA has been proposed for ensuring safety in handling POL and chemicals.

It may be further added that by considering that the overall capacity of the proposed facility will be used 50% by Paraxylene and POL (prod) (to be handled by MLA) and 50% by other chemicals and Edible Oil (to be handled by flexible Hoses), the average ship-day output comes as follows:

$$\text{POL}(0.25 \times 9744) + \text{Paraxylene}(0.25 \times 7087) + \text{Edible Oil}(0.25 \times 3583) + \text{Chemical}(0.25 \times 5243) = 6415 \text{ i.e. } 267 \text{ tons per hour.}$$

This has been approximated to 300 tons per hour for assessing the optimal capacity. The factor of 0.25 has been taken as most of the concerned liquid cargo have connectivity from 3 existing terminals at present and as such overall volume of these commodities would tend to get distributed amongst the existing terminals and the proposed 4th one.

(ii)	<p>The KOPT has computed the optimal capacity of the liquid jetty by assuming that 50% of the liquid cargo would be handled by Marine loading/ unloading Arms and 50% of the liquid cargo would be handled by Flexible Hoses. Though the handling rate of Marine loading/ unloading Arms and Flexible Hoses has been considered uniform at 300 tonnes per hour, as prescribed in the Upfront tariff guidelines of 2008, the reference tariff for handling liquid cargo through Marine loading/ unloading Arms is proposed at ₹ 176.73 per MT and the reference tariff for handling liquid cargo through Flexible Hoses is proposed at ₹ 162.95 per MT. This difference is seen to arise due to difference in the capital cost pertaining to Marine loading/unloading Arms and Flexible Hoses. In such a scenario, if the percentage of handling of liquid cargo by Marine loading/ unloading Arms goes beyond 50%, it may result in windfall gain to the operator. In view of the above position, the KOPT to clarify how it would ensure handling of liquid cargo by Marine loading/ unloading Arms and Flexible Hoses at 50% each respectively. The KOPT to also confirm that there would not be any scope for the successful BOT operator to handle liquid cargo by Marine loading/ unloading Arms beyond 50%.</p>	<p>It is to be appreciated that in the event of handling more cargo by MLA, the service provider may be earning more but at the same time it will also have to incur additional expenditure in operating the MLA which it will not incur in case of flexible hoses. Therefore, there is no possibility of windfall gain to the service provider by handling more cargo by MLA</p>
(iii)	<p>The KOPT in its proposal has indicated the dimension of the Marine Loading arm at 12'". In this regard, the KOPT to establish linkage between Marine Loading arm dimension and handling rate of 300 tonnes per hour for the liquid cargo considered in the optimal capacity calculation.</p>	<p>As stated earlier, the productivity in unloading cargo will be depending on the ship's pumping capacity. However, it is confirmed that the 12" dia. MLA, pipelines will be able to ensure handling rate of 400 TPH as the same will be required to handle POL at the existing ship-day output level of 10000 tons.</p>
(iv)	<p>With reference to the Marine Loading arm, the port to certify that the dimensions considered by it in the proposal is optimum and that no further improvement, which may have an impact on handling rate, would be possible due to technical reasons. The port to also clarify whether the Concession Agreement would categorically specify the dimensions of the Marine Loading arm, which cannot be altered by the BOT operator, after award of the contract.</p>	<p>This is to reiterate that Marine Unloading Arm does not have any role in determining the loading / unloading rate of liquid cargo which depends upon the capacity of the pumps installed in the ship (unloading) / shore (loading). As such, it may not be necessary to specify the dimension of the Marine Unloading Arm in the Concession Agreement. However, the concession Agreement will contain a provision that the MLA to be installed should be able to ensure minimum productivity standard.</p>
(C)	<p>Capital Cost:</p>	
(i)	<p>The KOPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil cost and document substantiating the base rate considered by it to estimate the civil capital costs under each of the activity viz., Handling activity and Berthing activity.</p>	<p>The civil costs have been arrived at by deducing from the awarded costs of similar projects in other ports in recent times.</p>
(ii)	<p>The KOPT to also furnish workings to arrive at the cost of each of the equipment, as considered by it in its proposal. The documentary evidence in support of the cost of each of the said equipment may also be furnished.</p>	<p>The cost of the Marine Unloading arm is based on the cost of the similar size installed by the BOT operator at Marine Liquid Jetty in the Kamarajar Port. With regard to other mechanical equipment viz. flexible hoses, manifolds, fire-fighting system and oil containment boom, the cost are assessed cost</p>

		based on the in house data available with IPA consultants for the similar works.
(iii)	KOPT to list down the items considered under the head of 'Communications'. Furnish documentary evidence in support of the cost of Communications.	KOPT has not furnished its comments.
(iv)	A note on the usage of Marine Unloading Arm and Flexible Hoses to be furnished linking the liquid cargo to which these equipment will be used.	As explained earlier, both MLA and hoses will be connecting the pipeline manifold in the tanker with the respective pipeline headers on the jetty.
(i)	<p><u>Operating Cost:</u></p> <p>The Upfront tariff guideline of 2008 for the Liquid bulk terminal, which has been considered as base by KOPT to determine the Reference tariff for its liquid jetty, stipulates norm for estimating power cost. As per the said Guidelines, power consumption is towards lighting/ illumination of the area. In addition to the cost of power towards illumination, the KOPT is seen to have considered power cost for Marine Loading arms also. In this regard, the KOPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a) Reason for considering power cost for Marine Loading arms in addition to the cost of power towards illumination, when such a cost has never been considered in the past by us while fixing tariff for a Liquid bulk terminal.</p> <p>(b) Basis for considering power consumption of 25 units per tanker.</p>	<p>As per the TAMP guidelines, the power cost considered is mainly for lighting as fixed cost. The power cost for the operation of Marine Unloading Arms will occur only when the arms are in operation. Hence, it is considered separately.</p> <p>As per the technical specifications, the power consumption for connecting and disconnecting the MLA at each instant will be 25 units. Accordingly, 25 units have been considered for each tanker.</p>
(ii)	The documentary evidence furnished by the KOPT in support of the cost of power at ₹6.67 per unit reflects the rate of ₹ 6.65 per unit. It may be noted that the rate of ₹6.65 per unit would be considered as the cost of power in the calculations.	Power cost has been corrected as per the latest electricity bill.
(iii)	The reason for considering power cost for illumination of 20% of the waterfront area to be explained.	Illumination of 20% for the water front area @ 20% is as per the TAMP order for COPT for the fixation of tariff for development of Multi User Terminal at Puthuvyppeen SEZ.
(iv)	<p>The KOPT is seen to have considered the rate of ₹ 1229/- per 100 Sq.m for the calculation of the license fee for the land area and ₹614.50 per 100 Sq.m for the calculation of the license fee for the waterfront area under the cargo handling activity. In this regard, the KOPT to clarify the following:</p> <p>(a) As per the Rent Schedule for allotment of Land at Haldia Dock – II approved in February 2012, the license fee for the</p>	The calculation has been made considering 2% escalation effective from 13.04.2012 as per TAMP notification No. 64 dated 14.03.2012, the yearly

	<p>waterfront area has been prescribed at ₹614/- per 100 sq.m. However, the reason for considering the license fee for the waterfront area at ₹614.50 per 100 Sq.m for the calculation, to be clarified.</p> <p>(b) The Rent Schedule for allotment of Land at Haldia Dock – II approved in February 2012 prescribes an annual escalation factor of 2%. In such a scenario, the reason for not considering the component of escalation on the rate of ₹1229/- per 100 Sq.m for the calculation of the license fee for the land area and ₹614/- per 100 Sq.m for the calculation of the license fee for the waterfront area, to be explained.</p>	<p>lease rentals has been worked out ₹59.94 lakhs on the basis of escalated rate of rent (Land @ ₹1304.22 and waterfront @ ₹652.11) in the Proposal submitted by KOPT.</p> <p>Since been rectified in the revised estimate.</p>																									
(E)	<p><u>Apportionment of Annual Revenue Requirement:</u></p> <p>(i) The norms prescribed for a Liquid Bulk terminal in the Upfront Tariff Guidelines of 2008, which has been taken as base by KOPT in formulation of its proposal, stipulates that total annual Revenue Requirement is to be apportioned between Handling Charges (95%) and Miscellaneous charges (5%). The KOPT in its proposal has stated that it has not proposed miscellaneous charge as no service other than discharge of cargo from tanker vessel is involved. In this regard, it is to state that the Miscellaneous charge is prescribed in the Reference tariff schedule towards services like pigging, compressor charges, vaporizer charges and such related charges. The KOPT to, therefore, ponder over the matter and propose rates for miscellaneous services, if it so desires.</p> <p>(ii) The KOPT in its proposal has stated that the entire paraxylene is expected to be foreign cargo as the share of coastal cargo is very meager at 0.45%. At the same breath, the KOPT has also stated that the share of overseas and coastal movement for other liquids (other than POL and crude oil) is around 95% and 5% respectively, based on the actual traffic of past three years viz., 2011-12 to 2013-14. Both the statements appear to be contradictory. The KOPT to, therefore, review this position, and make suitable changes in its proposal, if it so desires.</p>	<p>Incorporated as per the suggestions of TAMP</p> <p>The actual traffic of other liquids for the past four years is as under</p> <table><tr><td></td><td>2014-15</td><td>2013-14</td><td>2012-13</td><td>2011-12</td></tr><tr><td>Overseas</td><td>3837</td><td>3235</td><td>3097</td><td>2657</td></tr><tr><td>Coastal</td><td>59</td><td>59</td><td>47</td><td>16</td></tr><tr><td>Total</td><td>3896</td><td>3294</td><td>3144</td><td>2673</td></tr><tr><td>% share of Overseas</td><td>98.49%</td><td>98.21%</td><td>98.51%</td><td>99.40%</td></tr></table> <p>As seen from the above, the percentage share of the coastal cargo is less than 2% for the liquid cargo other than POL, crude and LPG).</p> <p>As per the traffic projections 2024-25 of other liquids and chemicals, the anticipated share of overseas is given below.</p> <ul style="list-style-type: none">• Paraxylene - 100 % overseas• Other chemicals - 98.5% overseas• Total - 99% overseas <p>As such, the percentage of coastal cargo that may be handled at the proposed facility will be very negligible. Besides, the tariff for POL cargo is not affected by foreign/coastal</p>		2014-15	2013-14	2012-13	2011-12	Overseas	3837	3235	3097	2657	Coastal	59	59	47	16	Total	3896	3294	3144	2673	% share of Overseas	98.49%	98.21%	98.51%	99.40%
	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12																							
Overseas	3837	3235	3097	2657																							
Coastal	59	59	47	16																							
Total	3896	3294	3144	2673																							
% share of Overseas	98.49%	98.21%	98.51%	99.40%																							

		difference.															
(F)	Berth Hire calculation:																
(i)	The actual average GRT of the tankers carrying other liquids (other than POL and Crude) at KOPT during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished.																
(ii)	The actual average parcel size of the tankers carrying other liquids (other than POL and Crude) at KOPT during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Cargo Type</th><th>Avg. Parcel size over the 3 year period</th><th>Avg. GRT over the 3 year period.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>POL Product</td><td>11913</td><td>20920</td></tr> <tr> <td>Paraxylene</td><td>7633</td><td>9255</td></tr> <tr> <td>Edible Oil</td><td>7581</td><td>10779</td></tr> <tr> <td>Chemicals</td><td>6463</td><td>10425</td></tr> </tbody> </table> <p>Avg. GRT & parcel Size has been calculated as average of 2012-13, 2013-14 & 2014-15</p>	Cargo Type	Avg. Parcel size over the 3 year period	Avg. GRT over the 3 year period.	POL Product	11913	20920	Paraxylene	7633	9255	Edible Oil	7581	10779	Chemicals	6463	10425
Cargo Type	Avg. Parcel size over the 3 year period	Avg. GRT over the 3 year period.															
POL Product	11913	20920															
Paraxylene	7633	9255															
Edible Oil	7581	10779															
Chemicals	6463	10425															
(G)	Scale of Rates:																
(i)	Though per tonne rate for handling of foreign liquid cargo by Flexible hoses has been determined by KOPT at ₹162.95 per MT, the proposed Reference tariff Schedule reflects a rate of ₹106.04 per MT. The position to be rectified.	Since been rectified in the revised proposal. Due to inclusion of the POL(prod), the overall GRT-Hours has increased and the rate has come down to ₹1.099 per GRT –hr.(foreign),															
(ii)	From the proposal of the port, it is seen that the KOPT envisages setting up of only one jetty to the successful bidder for handling of other liquid cargo. In such a scenario, it may not be relevant to prescribe a note under the Schedule of berth hire stating that incase of occupation of only one berth by a vessel, 50% of the berth hire charges are leviable. The proposed note to be deleted.	Since been deleted in the revised proposal															

5.2. The KOPT while furnishing the additional information/ clarification vide its email dated 08 February 2016 has made slight changes in its proposed Performance Standards and Scale of Rates (SOR). The revised Scale of Rates (SOR) and performance standard are given below:

(a) **Revised Scale of rates (SOR):**

(i) Berth Hire Charges:

Foreign going Vessels	₹1.099 per GRT per hour
Coastal Vessels (Other than POL)	₹0.6594 per GRT per hour

(ii) Cargo Handling Charges:

(₹. Per metric tonne)

Description / Cargo	Foreign	Coastal*
Liquid cargo handled with Marine Unloading arm	167.86	100.71
Liquid cargo handled with flexible hoses	154.08	92.45

(*) Not applicable for POL cargo which will pay at foreign rates only.

(iii) Miscellaneous Charges:

A rate of ₹8.83 per metric Tonne is to be levied towards cleaning of the area, pigging, compressor charges, vaporizer charges and other such related charges.

(b) **Performance Standards**

Gross Berth Output:

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled (either loaded/unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The indicative norms for Gross Berth output are as follows:

Liquid Bulk	Indicative Norm
Liquid cargo handled with Marine Unloading arm.	400 T/H
Liquid cargo handled with flexible hoses	300 T/H

6.1. Subsequent to the joint hearing, the KOPT vide its letter dated 3 February 2016 has, inter alia, stated that the proposed facility will also be able to handle POL product along with other liquid bulk commodities. As the entire tariff calculation are based on 100% foreign cargo and as such, inclusion of POL product will not change the tariff calculation as such products are not covered under concessional rates applicable for coastal cargo.

6.2. Thereafter, the KOPT vide its letter dated 8 February, 2016, while responding to the information /clarification sought by us has stated that, the single pre-qualified applicant of the PPP project has requested for including POL as the permissible cargo for handling at the proposed liquid jetty. In view of this, the handling of POL has also been included in the project. While including POL, the existing shipday output of POL (other than crude) achieved at HDC has been taken into account for accessing the optimal capacity of the jetty. The shipday output of POL at HDC is very close to 400 Tonnes per hour and not 1000 tonnes per hour as mentioned in the tariff guidelines. Hence, the productivity has been considered based on what is being achieved at HDC at present under similar situation and draft condition. KOPT has requested to consider the unique feature of low draft port like HDC for computing the optimal capacity and the productivity.

7. Subsequent to the joint hearing, some of the users/prospective applicant have given their comments on the proposal in reference. The KOPT has also responded to the comments of users/ prospective applicant. The MCC PTA vide its email dated 10 February 2016 has reiterated the concerns on the subject proposal

8.1. Subsequently, the KOPT vide its e-mails dated 29 February, 2016 and 01 March 2016 has forwarded a revised proposal for reconsideration of the Reference Tariff for the Liquid jetty, on the basis of comments received by it from its only pre-qualified bidder viz. M/s. IMC Ltd. The KOPT vide its e-mail dated 29 February, 2016 has furnished the revised cost statement and has also furnished the comments received by it from IMC Ltd.

8.2. On going through the revised proposal, it is seen that the KOPT in its revised proposal, while keeping its capital costs intact, has proposed to handle LPG/ LNG cargo also with a 25% share. Simultaneously, the earlier aggregate share of Edible oils and Chemicals at 50% has been reduced to 25%.

8.3. Further, the Marine Loading arm is proposed to handle 75% of the POL cargo and the entire LNG/ LPG cargo while the Flexible hose is proposed to handle the entire Paraxylene, Edible oil/ Chemicals and 25% of the POL cargo, as against the earlier submission that Paraxylene and POL cargo would be handled through Marine Loading arms and that Edible Oil and Chemicals would be handled through Flexible hoses.

8.4. It is also seen that the KOPT on the ground that the cost of handling for each commodity by a same mode (flexible / unloading arm) is the same, has apportioned the total revenue requirement for each of the mode equally amongst the cargo to be handled by the said mode without differentiating between the commodities. In other words, to arrive at the per tonne handling rates, the KOPT has apportioned the revenue requirement among the relevant cargo, without going into the productivity of each of the cargo as considered in the optimal capacity calculation. The KOPT is also of the view that having differential tariff for same mode of handling where the cost of handling for each of such commodity is the same, may lead to a situation where by handling the cargo having the higher rate, the concessionaire may be benefitted substantially considering that the cost of handling would remain the same for all the commodities including the commodity having the lowest tariff.

8.5. The revised Scale of rates as proposed by KOPT is as follows:

(i) Berth Hire Charges:

Foreign going Vessels	₹0.78 per GRT per hour
Coastal Vessels (Other than POL)	₹0.47 per GRT per hour

(ii) Cargo Handling Charges:

(₹ Per metric tonne)

Description / Cargo	Foreign
LPG/ LNG handled with Marine Unloading arm	141.30
POL (excl. Crude) handled with Marine Unloading arm	141.30
POL (excl. Crude) handled with flexible hoses	103.02
Paraxylene handled with flexible hoses	103.02
Edible Oil & Chemical cargo handled with flexible hoses	103.02

8.6. Subsequently, the KOPT vide its e-mail dated 22 March 2016 has made the following submissions:

- (i) No provision may be created for levying Berthing Priority / Ousting Berthing Priority charges.
- (ii) Besides, the following amendments may be made in the SOR already sent by you to us:

Clause	Amendment Proposed
3 (Berth Hire Charges)	The words in bracket “(Other than POL)” in the table of Berth Hire Charges may be removed. Instead a note may be added that for POL vessels in Coastal run, Berth Hire Charges will be levied at the foreign Rates.
Note below Clause 4	The words “ transportation through pipelines ” may be removed

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) Owing to the growth of traffic and increase in congestion for the liquid vessels, the Kolkata Port Trust (KOPT) has felt the need to create additional facilities so that the entire projected liquid traffic is handled with acceptable berth occupancy levels. Accordingly, a new Liquid Jetty at Haldia Dock – II, Shalukhali, Haldia has been proposed by KOPT to be developed through Public Private Partnership (PPP) mode on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis. The Liquid jetty is envisaged to handle Paraxylene, Petroleum & Oil Lubricants (POL), Edible Oil & Chemicals and Liquefied Petroleum Gas (LPG)/ Liquefied Natural Gas (LNG).

Accordingly, a proposal has been submitted by KOPT to fix reference tariff for handling of the above said cargo items at the proposed Liquid Jetty. The proposal is based on the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, effective from 9 September 2013, issued by the Ministry of Shipping.

Clause 2.4 of the said guidelines stipulates that if in the view of the Major port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to re-fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

Given that the KOPT in its proposal has envisaged deployment of Marine Unloading Arm as well as flexible hoses for loading/unloading of cargo to and from the ships at the proposed liquid jetty and since no upfront tariff for the handling various liquid cargo with Marine Unloading Arm as well as flexible hoses at other Major Port Trusts is available, the KOPT presumably, has come up with a proposal for fixation of Reference tariff for handling of above mentioned liquid cargo, generally following the norms prescribed in the 2008 upfront Guidelines for a liquid terminal. The proposal of the KOPT has the approval of its Board of Trustees.

- (ii) The KOPT has proposed allotment of 20000 sq. m. of land area and 36600 sq. m. of water front area for the proposed facility. The land area of 20000 sq.m is reported to be towards Operational Land front at the approach area, road, approaches, environmental and safety measures. The water front area is reported to be towards the area to be covered by approach trestle of 1.6 km long and 15 m width and the remaining area of 12600 sq. m is reported to be the water area falling between the outer breasting dolphins. The KOPT has also confirmed that the proposed allotment of land is in line with the land use plan of the port.

- (iii) As per Section 48(1)(d) of the Major Port Trusts Act, 1963, this Authority is mandated to fix storage charges, among other charges, for storage services rendered by a Major Port Trust or a person authorized by the Port Trust. Further, the norms prescribed for a Liquid Bulk terminal in the Upfront Tariff Guidelines of 2008, which has been taken as base by KOPT in formulation of its proposal, stipulates that total annual Revenue Requirement is to be apportioned between Handling Charges (95%) and Miscellaneous charges (5%). With regard to handling charges, the guidelines also stipulate that the handling charges would include storage charges for storing in tanks, apart from other charges like cargo loading or unloading charges (as the case may be), wharfage and transportation through pipelines. As per the Note below Section 3 of the draft Scale of rates proposed by the KOPT, the handling charges do not include cargo storage charges. The KOPT has also not taken into account the capital costs pertaining to the storage facilities. According to KOPT, since all the users at Haldia Dock Complex (HDC) at present, have their own storage tanks at their premises located around the port and since the liquid cargo being handled at the berth is directly conveyed through dedicated pipelines, no liquid cargo is stored within the Customs bonded area near the berths. In view of this position, the KOPT has not envisaged any storage facilities for the proposed liquid jetty as the respective users of the facilities are expected to lay their own pipelines from the jetty manifold upto their tank farm. Since, the storage facilities are not envisaged in the project, the KOPT has delinked the prescription of storage charges from the purview of the proposal.

In this regard, it is relevant to mention here that as stated earlier, the Major Port Trusts Act, 1963, mandates this Authority to fix storage charges, among other charges, for storage services rendered by a Major Port Trust or a person authorized by the Port Trust. Nevertheless, given that the Board of Trustees of KOPT has approved delinking of levy of storage charges from the purview of tariff fixation in the proposal under reference, this Authority is constrained to purely rely upon the decision of the port to delink the levy of storage charges from the purview of tariff fixation and thus, goes ahead with fixing of handling and miscellaneous charges only.

- (iv) As brought out earlier, the KOPT has submitted its proposal on the last day of December 2015. Subsequently, based on the information/ clarification sought by us during the processing of the case, the KOPT under cover of its letter dated 08 February 2016 has revised its proposal. The revision is to the extent of modifying few estimates with reference to the information/ clarification sought by us. Subsequently, the KOPT vide its letter dated 29 February 2016 has further modified the proposal on the basis of comments received by it from its only pre-qualified bidder viz. M/s. IMC Ltd. Vide the said proposal, the KOPT has envisaged change in the mix of liquid cargo proposed to be handled at the facility, change in the mode of handling of cargo by Marine Unloading Arm/ Flexible Hoses etc. The said revised proposal of the KOPT dated 29 February 2016 along with the information/ clarification furnished by KOPT during the processing of the case in reference is considered in this analysis.
- (v) With regard to fixation of reference tariff for handling liquid cargo at the Liquid jetty, the KOPT is seen to have followed the norms prescribed in the Upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal. In this regard, it is relevant here to mention that the Upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal prescribe deployment of Marine Loading/ Unloading Arm. In its proposal under reference, the KOPT has envisaged deployment of Marine Unloading Arm as well as Flexible Hoses. Therefore, in the case under reference, the KOPT has segregated the capital costs, operating costs etc. relevant for handling of Liquid cargo by Marine Unloading Arm and Flexible Hoses separately. As a result, KOPT has arrived at separate per tonne rate for handling liquid cargo by Marine Unloading Arm and Flexible Hoses. The approach adopted by the KOPT is more detailed and elaborate.
- (vi) The KOPT has envisaged deployment of Marine Unloading Arm and Flexible Hoses at the liquid jetty. In this connection, in its initial proposal, the KOPT had envisaged handling of Paraxylene and POL cargo (constituting 50% of the total capacity) through Marine Loading Arm and had envisaged handling of Edible Oil and Chemicals (constituting remaining 50% of the total capacity) through Flexible hoses. However, with a change in the cargo mix proposed by the KOPT, the KOPT in its revised proposal dated 29 February 2016 has envisaged the Marine Loading Arm to handle 75% of the POL cargo and the entire LNG/ LPG cargo while the Flexible hoses to handle the entire Paraxylene, Edible oil/ Chemicals and 25% of the POL cargo. Thus, POL is reported to be handled by both Marine Unloading Arm and Flexible Hoses. Given that the capital costs and the resultant operating costs related to the Marine Unloading Arm is higher than the capital costs and the resultant operating costs related to the Flexible Hoses, the per tonne handling charges for handling cargo by Marine Unloading Arm is higher than the per tonne handling charges for handling cargo by Flexible Hoses. In such a scenario, if the BOT operator handles more liquid cargo by Marine Unloading Arm, it may result in windfall gain to the operator. However, in this regard, the KOPT is of the view that there is no possibility of the Operator making a windfall gain, as in the event of handling more cargo by Marine

Unloading Arm and thereby earning more, the Operator will also have to incur additional expenditure in operating the Marine Unloading Arm which will not be incurred by the Operator in case of flexible hoses.

- (vii) As stated earlier, the proposal filed by KOPT envisages handling of liquid cargo by Marine Unloading Arm and Flexible Hoses. In this regard, the KOPT has stated that though the Marine Loading Arm does not have any role in determining the loading / unloading rate of liquid cargo which depends upon the capacity of the pumps installed in the ship (unloading) / shore (loading), the Concession Agreement would contain a provision that the Marine Loading Arm to be installed should be able to ensure minimum productivity standard. The KOPT is, therefore, advised to spell out the requisite provision in this regard in the Concession Agreement.
- (viii) Optimal Capacity:
- (a) By considering the percentage share of the liquid cargoes viz., Paraxylene, POL, Edible Oil/ Chemicals and LPG/ LNG at 25% each respectively and the handling rate of above mentioned Liquid cargo at 440 tonnes/ hour, 600 tonnes/ hour, 300 tonnes/ hour and 250 tonnes/ hour respectively and for 24 hours and 365 days at 70% utilization, the KOPT has determined the optimal capacity of the Liquid jetty at 2.44 Million Metric Tonnes Per Annum (MMPA).
 - (b) With regard to the cargo share, the KOPT, in its initial proposal had proposed the percentage share of the liquid cargoes viz., Paraxylene, POL, Edible Oil and Chemicals at 25% each respectively. However, based on the feedback received by the KOPT from the stakeholder, the KOPT in its revised proposal has envisaged to handle LPG/ LNG cargo also with a 25% share. Consecutively, the earlier aggregate share of Edible oils and Chemicals at 50% has been reduced to 25%. The share of each cargo at 25% is reported to be based on the position that presently most of the concerned liquid cargo have connectivity from 3 existing terminals and with the setting up of the proposed liquid jetty, the overall volume of the liquid cargo commodities would tend to get distributed amongst the existing terminals and the proposed jetty. The judgment of the KOPT with regard to the share of each cargo item is relied upon.
 - (c) The Upfront tariff setting Guidelines of 2008 prescribes a handling rate for POL at 1000 tonnes/ hour, Other Liquids at 300 tonnes/ hour and LPG/ LNG at 250 tonnes/ hour. In its initial proposal, the KOPT has considered a uniform handling rate of 300 tonnes/ hour for all types of cargo envisaged to be handled. However, as advised by us, the KOPT in its revised proposal of February 2016 has considered handling rate for Paraxylene, POL, Edible Oil/ Chemicals and LPG/ LNG at 440 tonnes/ hour, 600 tonnes/ hour, 300 tonnes/ hour and 250 tonnes/ hour respectively.

Considering the handling rate in respect of Edible Oil/ Chemicals and LPG/ LNG at 300 tonnes/ hour and 250 tonnes/ hour respectively is seen to be in line with the handling rates prescribed for the said cargo in the 2008 Upfront Guidelines.

The handling rate in respect of Paraxylene and POL at 440 tonnes/ hour and 600 tonnes/ hour is seen to be the highest productivity achieved in respect of handling of Paraxylene and POL at HDC during the past three years. According to KOPT, due to the unique feature of draft restrictions at HDC, only low parcel loads of POL and Paraxylene are handled at HDC by tankers, which results in the handling rate as mentioned above. Since the Haldia Dock – II is also reported to have a similar situation and draft condition, the productivity for the Liquid jetty has been considered based on what is being achieved at HDC at present. In view of this position, the KOPT has expressed its inability to consider the handling rate norm as prescribed in the 2008 upfront guidelines.

As brought out earlier, the 2008 Upfront Guidelines prescribes a handling rate for POL at 1000 tonnes/ hour. Given that the Paraxylene is also classified as a POL cargo, one of the users viz., MCC PTA India Corp Pvt. Ltd. (MPICTL) has requested to consider handling rate for Paraxylene at 1000 MT per hour, as prescribed in the upfront guidelines. In this regard, the KOPT has responded stating that past data available with HDC does not support 1000 tonnes per hour for Paraxylene and that even MPICTL in the current scenario does not handle 1000 tonnes of Paraxylene per hour.

Draft is an inherent constraint of HDC and if the Haldia Dock – II where the proposed liquid jetty is envisaged to be set up is also reported to have a draft condition similar to HDC, then it

may not be feasible to achieve the productivity as stipulated in the guidelines at the Liquid jetty also, as confirmed by the Port. There can be an argument that the productivity at HDC (based on old equipment and inefficiency) cannot be construed as a base to determine the productivity of a new jetty to be set up. In this regard, it is relevant to mention here that the 2008 guidelines while prescribing the handling rate norms for various liquid cargo, do not draw reference to the size of the vessel. The productivity in case of liquid cargo depends on the pumping capacity of the vessel, in case of import and shore based pumps in case of exports as confirmed by the Port. In the case of the envisaged liquid jetty, due to draft constraints, lower parcel size vessels are envisaged, which in turn may not be in a position to have handling rates as per norms owing to its lower pumping capacity. In view of the above position and based on the judgment of the port and since Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, this Authority is inclined to consider the handling rate in respect of Paraxylene and POL at 440 tonnes/ hour and 600 tonnes/ hour respectively as furnished by the port.

- (d) Considering the cargo share and the handling rate of each of the cargo as discussed above, the optimal capacity of the liquid jetty works out to 2.44 Million Metric Tonnes Per Annum at 70% utilization, as proposed by the port, which is considered in the analysis.

(ix) Capital cost:

- (a) As stated earlier, the KOPT has envisaged deployment of Marine Unloading Arm as well as Flexible Hoses. Therefore, in the case under reference, the KOPT has apportioned the total capital costs amongst Marine Unloading Arm and Flexible Hoses. The cost pertaining to Marine Unloading Arm has been allocated under the head of Marine Unloading Arm only and the cost pertaining to Flexible Hoses has been allocated under the head of Flexible Hoses only. With regard to common capital costs, the KOPT has apportioned them equally amongst Marine Unloading Arm and Flexible Hoses. In this regard, it is felt reasonable to apportion the capital costs between the Marine Loading arms and the Flexible hoses, in the ratio of cargo envisaged to be handled by each mode, so that each cargo item will bear the due share of the capital cost. Since the ratio of cargo envisaged to be handled by Marine Loading arm (75% of the POL cargo and the entire LNG/ LPG cargo aggregating to 1.07 Million Metric Tonnes Per Annum) and the Flexible hoses (entire Paraxylene, Edible oil/ Chemicals and 25% of the POL cargo aggregating to 1.36 Million Metric Tonnes Per Annum), is seen to be in the ratio of 44:56, the envisaged capital costs is apportioned between the Marine Loading arms and the Flexible hoses in the said ratio.

(b) Cargo Handling activity:

The capital cost for the handling activity as estimated by the KOPT is ₹124.45 crores of which ₹92.65 crores is estimated towards civil capital costs, ₹25.87 crores is estimated towards equipment capital costs and balance amount of ₹5.93 crores towards miscellaneous capital cost.

(i) Civil works:

- (a) The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the liquid cargo terminal and require the port to estimate the civil cost. The nature of the civil works proposed to be undertaken at the facility generally adheres to normative list of civil works stipulated in the guidelines for the liquid cargo terminal. The estimated civil costs relating to handling of liquid cargo to the tune of ₹92.65 crores pertains to 1.6 km long Approach trestle with 5 m roadway and pipeline rack on one side and Approach road to waterfront 2 km long.
- (b) The KOPT has stated that the civil costs have been arrived at by deducing from the awarded costs of similar projects in other ports in recent times. This position is relied upon.

(ii) Equipment costs:

- (a) The cost of equipment comprises of cost of Hose pipes, 1 No of Marine Loading Arm, Firefighting pumphouse with control room, Firefighting system with pumps, towers, monitors, Hydrants, pipelines etc., Oil containment system, Electrical facilities including sub-station, lighting etc. with flame-proof equipment in the jetty and approach Area near by jetty and Stand-by Gen Set and Communications. The nature of the equipment proposed to be deployed at the facility generally adheres to normative list of equipment stipulated in the guidelines for the liquid cargo terminal.
- (b) The KOPT has not furnished documentary evidence in support of the cost of equipment. It has only mentioned that the cost of the Marine Unloading arm is based on the cost of the similar size installed by the BOT operator at Marine Liquid Jetty in the Kamarajar Port and that cost of other equipment is assessed based on the in house data available for the similar works with Consultants who prepared the Feasibility Report. The equipment cost as furnished by the KOPT is relied upon and considered.
- (iii) The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil and equipment cost which is as per the norms prescribed in the guidelines for liquid cargo terminal as well as other cargo terminals.
- (iv) As stated earlier, the cost pertaining to Marine Unloading Arm has been allocated under the head of Marine Unloading Arm and the cost pertaining to Flexible Hoses has been allocated under the head of Flexible Hoses. The common capital costs have been apportioned in the ratio of 44:56, as stated earlier.
- (c) Berthing activity:
 - (i) The KOPT has estimated the capital costs relating to berthing activity to the tune of ₹ 48.07 crores. This estimated cost pertains to Jetty structure with fenders, quick release hooks, walkways, ladder and other accessories and Miscellaneous Cost @ 5%.
 - (ii) The KOPT has stated that the civil costs have been arrived at by deducing from the awarded costs of similar projects in other ports in recent times. This position is relied upon.
 - (iii) The KOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated capital cost relating to berthing activity. Though the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost incase of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in many cases relating to fixation of the upfront/ reference tariff for various projects at various major port trusts, the miscellaneous capital cost at 5% has been considered to meet contingencies under the Berthing Service. Keeping in view the position considered in the various cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the capital cost of berth is taken into account, as proposed by the port.
- (x) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (xi) Operating cost:
 - (a) Cargo Handling activity:
 - (i) Power cost has been estimated by the port for illumination of 2 hectares of land area and 20% of the water front area and for operation of the Marine Unloading Arm.

The consumption of 240000 units per hectare per annum for illumination is as per the norms prescribed in the upfront guidelines.

With regard to the Marine Unloading Arm, the KOPT has considered a power consumption of 25 units per tanker. According to KOPT, power is essential when

Marine Unloading Arm would be in operation. The power consumption of 25 units per tanker is reported to be based on technical specification. Power cost relating to Marine Unloading Arm has never been considered in the past by us while fixing tariff for a Liquid bulk terminal, as it has been never proposed by any of the Port. Since the consumption is based on technical specification and since none of the users/prospective applicants have objected towards power cost of Marine Unloading Arm, the same is considered in the analysis.

The per unit cost of electricity at ₹ 6.67 is supported by a documentary evidence and is relied upon.

- (ii) Repairs and maintenance cost has been estimated by the KOPT at 1% of the civil assets and 2% of the equipment costs. This is seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iii) Insurance cost and Other expenses each has been estimated by KOPT at 1% of the gross fixed assets. This is seen to be in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iv) Depreciation has been computed by KOPT @ 3.17% on civil cost and 10% on equipment cost. The rate of depreciation on civil cost and equipment is seen to be as per the depreciation prescribed in the Companies Act, 2013.
- (v) The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

Licence fee has been estimated by the port for 20000 sq.m of land area and 36600 sq.m of water front area. For the land area, the KOPT has considered the licence fee at ₹ 1304.22 per 100 sq. mtr per month and for the water front area 50% of the above mentioned rate at ₹ 652.11 per 100 sq. mtr per month. The rate of licence fee is seen to be as per the Rent Schedule for allotment of Land at Haldia Dock – II approved in February 2012 and after taking into account the annual escalation of 2% per annum. The licence fee as estimated by the port is considered in the analysis.

(b) Berthing activity:

The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. In addition to maintenance cost, the KOPT has considered insurance and depreciation while estimating the operating cost of berthing service.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront/ reference berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost @ 1% and depreciation cost @ 3.17% are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

- (xii) The statement for fixing Reference tariff submitted by the KOPT for the Liquid jetty has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex – I (a)**.

(a) Cargo handling activity:

- (i) The annual revenue requirement for the liquid cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹ 30.76 crores by the port. However, due to change in the allocation of capital costs and the resulting operating costs towards Marine Unloading Arms and Flexible Hoses in the ratio of 44:56, as discussed earlier, the revenue requirement in relation to Marine Unloading Arms works out to ₹ 14.21 crores as against ₹ 15.96 crores estimated by the KOPT and similarly, the revenue requirement in relation to Flexible Hoses works out to ₹ 16.54 crores as against ₹ 14.79 crores estimated by the KOPT, thereby aggregating to the total annual revenue requirement of ₹ 30.76 crores.

- (ii) The KOPT in its revised proposal of February 2016 is seen to have apportioned 95% of the total revenue requirement towards handling charges and 5% towards miscellaneous charge, as stipulated in the upfront guidelines for liquid bulk terminal.
- (iii) On the ground that the Coastal share of the liquid cargo envisaged to be handled at the Liquid jetty is very meagre based on the data for the past three years, the entire cargo envisaged to be handled at the Liquid jetty is reported to be foreign in nature. This position is relied upon in the analysis.
- (iv) To arrive at the per tonne handling rates, the KOPT, on the ground that the cost of handling for each commodity by the same mode (flexible / unloading arm) is the same, has apportioned the total revenue requirement for each of the mode equally amongst the cargo to be handled by the said mode without differentiating between the commodities. In other words, to arrive at the per tonne handling rates, the KOPT has apportioned the revenue requirement among the relevant cargo, without going into the productivity of each of the cargo as considered in the optimal capacity calculation. The KOPT is also of the view that having differential tariff for same mode of handling where the cost of handling for each of such commodity is the same, may lead to a situation where by handling the cargo having the higher rate, the concessionaire may be benefitted substantially considering that the cost of handling would remain the same for all the commodities including the commodity having the lowest tariff.

With regard to the submission made by KOPT, it is relevant to mention here that in other PPP projects including Liquid Cargo Terminal at other major port trusts fixed under the 2013 Reference tariff guidelines, following the norms of 2008 upfront tariff setting guidelines the per tonne handling charge is arrived based on the handling rate for each cargo category to meet the estimated revenue requirement. The approach adopted by the KOPT to arrive at the per tonne handling charge based on the capacity of the cargo without going into the handling rates, is not seen to be in line with the uniform approach followed while arriving at the per tonne handling charge in other Reference tariff cases.

The argument of KOPT that since the cost of handling for each commodity by a same mode (flexible / unloading arm) is the same, the tariff for all cargo handled by the same mode should be kept the same, does not appear to be reasonable, because, a cargo with a higher productivity (viz. POL) would cross subsidise cargo with a lower productivity (viz. Edible oil, LPG/LNG), in case uniform handling charges are prescribed. In all Reference tariff cases where multi cargo is involved, the multi cargo is envisaged to be handled by the same facility albeit with different productivity rates. As a result, a different per tonne handling charge for cargo with different productivity is prescribed.

Further, the argument of KOPT that having differential tariff for same mode of handling where the cost of handling for each of such commodity is the same, may lead to a situation where by handling the cargo having the higher rate, the concessionaire may be benefitted substantially, given that the KOPT has indicated the share of each cargo at 25%, the onus is on the port to ensure that the share of each cargo is maintained by the prospective BOT operator at the level considered for tariff fixation.

In view of the above position, the per tonne handling charge is arrived based on the handling rates for each cargo category to meet the estimated revenue requirement, as is done in other upfront/ reference tariff fixation cases. A statement in this regard is attached as **Annex I (b)**.

- (v) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, no coastal rates are prescribed for Paraxylene and POL and concessional rates are prescribed for handling coastal cargo of Other Liquids in line with the Government Policy.

- (vi) Considering 5% of the total revenue requirement related to handling activity and the total optimal capacity, the miscellaneous levy works out to ₹ 6.62 per tonne for cargo handled through Marine Unloading Arms and ₹ 6.06 per tonne for cargo handled through Flexible Hoses.
- (b) Berthing activity:
- The annual revenue requirement for the berthing activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed works out to ₹ 10.18 crores, as estimated by the port.
- Considering the average GRT of the vessels carrying various liquid cargo based on the data for the past three years and the operating hours at 6132 hours, the KOPT has arrived at the total GRT hours. Considering that no coastal vessel is envisaged, the port has arrived at the berth hire charge of ₹ 0.78 per GRT per hour for foreign going vessels, in its revised proposal. The approach to arrive at the berth hire is seen to be in order and is as per the approach adopted in other upfront tariff fixation cases.
- It has already been decided by this Authority while finalising the upfront/ reference berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KOPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront/ reference tariff cases.
- (xiii) In the proposed reference tariff schedule, the KOPT has proposed definitions for common terms like foreign vessel, port, TAMP and tonne. These definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other upfront / reference tariff cases and Scale of Rates of other major ports and private terminals.
- (xiv) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:
- “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.’*
- The definition of Coastal Vessel, is therefore, prescribed on the above lines in the Reference Tariff Schedule.
- (xv) The KOPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, conditionalities prescribing 60% concessional tariff, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront/ Reference tariff schedule of various major port trusts.
- (xvi) The general conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel are prescribed in line with the amendments effected vide Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015, wherein all the Major Port Trusts have been directed to amend their existing Scale of Rates by suitably incorporating the amended provisions.
- (xvii) (a) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of Berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc., and no Berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront/ reference tariff Schedule.

- (b) Though the project envisages levy of berth hire charges, the KOPT has requested to not prescribe provision for levying Berthing Priority/ Ousting Berthing Priority charges. Hence, no note regarding levying Berthing Priority/ Ousting Berthing Priority charges is prescribed.
- (xviii) The KOPT has initially proposed a provision under the Schedule of Cargo handling charges to state that the handling charges prescribed shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), transportation through pipelines, wharfage, etc. Subsequently, the KOPT has requested for deletion of words 'transportation through pipelines' from the proposed note. Given that cost of pipelines is not included in the scope of the project, the request for exclusion of term 'transportation through pipelines' by KOPT is found appropriate. The note also states that it would include Unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of manifold installed on Jetty head for onward transportation to Importer facilities in respect of import cargo and Loading of the cargo to the vessels and from the point of manifold installed on Jetty head, in respect of export cargo, which is approved.
- (xix) Under the Miscellaneous charge schedule, a note has been prescribed stating that miscellaneous charge is towards Cleaning of the area, pigging, compressor charges, vaporizer charges and other such related charges.
- (xx) As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2015, as confirmed by the KOPT, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2015.
- (xxi) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The KOPT has proposed the Performance Standards in respect of Paraxylene, POL, Edible Oil & Chemicals and LPG/ LNG, by taking into account the handling rates of each cargo envisaged to be handled at the liquid jetty, as considered in the optimal capacity calculation. Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as proposed by the KOPT, are notified along with the Reference Tariff Schedule.

11.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

11.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - II** and the Performance Standards for the Liquid jetty at KOPT is attached as **Annex - III**.

11.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the Liquid jetty at KOPT and notifies it alongwith the Performance Standards.

11.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

12.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance

Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

12.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation, in the first year of operation as the case may be.

12.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the KOPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

12.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

12.5. After considering the views of the KOPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

12.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

12.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

12.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding KOPT. The KOPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

12.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

12.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

12.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/16 (146)]

Annex - I (a)

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR THE LIQUID JETTY TO BE SET UP AT HALDIA DOCK - II, SHALUKKHAL, HALDIA, OF KOLKATA PORT TRUST.									
Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by KOPT in its proposal dated 29.02.2016				Estimates as modified by TAMP			
I	Optimal Capacity								
i	Cargo to be handled	Paraxylene	POL	Edible Oil/ Chemicals	LPG/ LNG	Paraxylene	POL	Edible Oil/ Chemicals	LPG/ LNG
ii	Percentage Share of Liquid cargo	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%
iii	Handling Rate of Liquid cargo per hour	440	600	300	250	440	600	300	250
iv	No. of hours in a day	24	24	24	24	24	24	24	24
v	Handling Rate of Liquid cargo per day (iii * iv)	10560	14400	7200	6000	10560	14400	7200	6000
vi	No. of days in a year	365	365	365	365	365	365	365	365
vii	Utilisation %	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
viii	Optimal Capacity per annum (ii * v * vi * vii)	674520	919800	459900	383250	674520	919800	459900	383250
ix	Total Optimal Capacity (Metric Tonnes per annum)	2437470				2437470			
II	Capital costs	(Rs. in lakhs)				(Rs. in lakhs)			
		With Marine Loading Arms (POL and Paraxylene)	With Flexible Hoses (Edible Oil & Chemicals)	Total Cost		With Marine Loading Arms (POL and Paraxylene)	With Flexible Hoses (Edible Oil & Chemicals)	Total Cost	
A	Cargo Handling Activity								
(i)	Cost of Equipment								
a	Hose pipes for unloading other liquids	0.00	52.80	52.80		0.00	52.80	52.80	
b	Marine Loading Arm - 1 No	422.40	0.00	422.40		422.40	0.00	422.40	
c	Firefighting pumphouse with control room	105.60	105.60	211.20		92.98	118.22	211.20	
d	Firefighting system with pumps, towers, monitors, Hydrants, pipelines etc.	686.40	686.40	1372.80		604.38	768.42	1372.80	
e	Oil containment system	79.20	79.20	158.40		69.74	88.66	158.40	
f	Electrical facilities including sub-station, lighting etc. with flame-proof equipment in the jetty and approach Area near by jetty and Stand-by Gen Set	158.40	158.40	316.80		139.47	177.33	316.80	
g	Communications	26.40	26.40	52.80		23.25	29.55	52.80	
	Total	1478.40	1108.80	2587.20		1352.21	1234.99	2587.20	
(ii)	Civil Cost								
a	Approach trestle 1.6 km long with 5 m roadway and pipeline rack on one side	4469.00	4469.00	8938		3934.97	5003.03	8938.00	
b	Approach road to waterfront 2 km long	163.50	163.50	327		143.96	183.04	327.00	
	Total	4632.50	4632.50	9265.00		4078.93	5186.07	9265.00	

(iii)	Miscellaneous Cost @ 5%	305.55	287.07	592.61	271.56	321.05	592.61
	Total Capital Cost for Cargo Handling Activity	6416.45	6028.37	12444.81	5702.70	6742.11	12444.81
B	Berthing Activity						
a	Jetty structure with fenders, quick release hooks, walkways, ladder and other accessories	2289.00	2289.00	4578.00	2015.47	2562.53	4578.00
b	Miscellaneous Cost @ 5%	114.45	114.45	228.90	100.77	128.13	228.90
	Total Capital Cost for Berthing Activity	2403.45	2403.45	4806.90	2116.25	2690.65	4806.90
	Total Project Cost	8819.90	8431.82	17251.71	7818.94	9432.77	17251.71
III	Operating Cost						
A	Cargo Handling Activity						
i	Power Cost						
	- Illumination (KOPT - (Op.Land area 2 hectares + 20% of Waterfront of 3.66 hectares) x 2.4 lakh units per hectare x Rs.6.67 per unit) (TAMP - (Op.Land area 2 hectares + 20% of Waterfront of 3.66 hectares) x 2.4 lakh units per hectare x Rs.6.67 per unit)	21.87	21.87	43.73	19.25	24.48	43.73
	- Marine Loading Arms (KOPT - 1 No. of loading arm x 25 units/Tanker x 82 Tankers x Rs.6.67 per unit) (TAMP - 1 No. of loading arm x 25 units/Tanker x 82 Tankers x Rs.6.67 per unit)	0.14	0.00	0.14	0.14	0.00	0.14
ii	Repairs & Maintenance						
	- Equipment costs (KOPT - 2% of cost of Equipment costs incl. Miscellaneous costs) (TAMP - 2% of cost of Equipment costs incl. Miscellaneous costs)	31.05	23.28	54.33	28.40	25.93	54.33
	- Civil costs (KOPT - 1% of Civil capital costs incl. Miscellaneous costs) (TAMP - 1% of cost of Civil capital costs incl. Miscellaneous costs)	48.64	48.64	97.28	42.83	54.45	97.28
iii	Depreciation						
	- Equipment (KOPT - 10% on Cost of Loading arms, flexible hoses & fire fighting system) (TAMP - 10% on Cost of Loading arms & cost of flexible hoses & Fire fighting)	42.24	5.28	47.52	42.24	5.28	47.52
	- Other Equipment (KOPT - 10% on Cost of other equipment) (TAMP - 10% on Other Equipment incl. Fire fighting & Miscellaneous capital costs)	112.99	111.14	224.14	99.74	124.39	224.14
	- Civil assets (KOPT - 3.17% of Civil capital costs incl. Miscellaneous costs) (TAMP - 3.17% of cost of Civil capital costs incl. Miscellaneous costs)	154.19	154.19	308.39	135.77	172.62	308.39

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by KOPT in its proposal dated 29.02.2016			Estimates as modified by TAMP		
iv	Other Expenses (1% on Gross Fixed Assets)	64.16	60.28	124.45	57.03	67.42	124.45
v	Insurance (1% on Gross Fixed Assets)	64.16	60.28	124.45	57.03	67.42	124.45
vi	Lease Rentals						
	- Land area	15.65	15.65	31.30	13.78	17.52	31.30
	(KOPT - 20,000 sq. mtrs x Rs1304.22/100 sqm/month x 12 months) (TAMP - 20,000 sq. mtrs x Rs1304.22/100 sqm/month x 12 months)						
	- Waterfront area	14.32	14.32	28.64	12.61	16.03	28.64
	(KOPT - 36,600 sq. mtrs. x Rs.652.11 per 100sqm/month x 12 months) (TAMP - 36,600 sq. mtrs. x Rs.652.11 per 100sqm/month x 12 months)						
	Total	569.41	514.94	1084.50	508.81	575.55	1084.36
IV	Estimated Revenue Requirement and Proposed Tariff						
	Operating Cost	569.41	514.94	1084.50	508.81	575.55	1084.36
	Return of Capital Employed @ 16%	1026.63	964.54	1991.17	912.43	1078.74	1991.17
	Total Annual Revenue Requirement (ARR)	1596.04	1479.48	3075.67	1421.24	1654.29	3075.53
A	Apportionment of Annual Revenue Requirement						
	- Handling Charges	1516.24	1405.51	2921.88	1350.18	1571.58	2921.75
	(KOPT - 100% of ARR, TAMP - 95% of ARR)						
	- Miscellaneous charges	79.80	73.97	153.78	71.06	82.71	153.78
	(KOPT - 0% of ARR, TAMP - 5% of ARR)						
	Total Annual Revenue Requirement (ARR)	1596.04	1479.48	3075.67	1421.24	1654.29	3075.53
B	Per Tonne Cargo handling Charges						
	Revenue Requirement (Rs. In lakhs)	1516.24	1405.51	2921.88	1350.18	1571.58	2921.75
	Capacity (lakhs tonnes)	10.73	13.64	24.37	10.73	13.64	24.37
	Per Tonne Handling Cost (Rs.)						
	- Paraxylene			103.02			103.55
	- POL						
	- By loading arms			141.30			83.88
	- By flexible hoses			103.02			75.94
	- Edible Oil/ Chemicals			103.02			151.88
	- LPG/ LNG			141.30			201.31
C	Per Tonne Miscellaneous Charges						
	Revenue Requirement (Rs. In lakhs)	79.80	73.97	153.78	71.06	82.71	153.78
	Capacity (lakhs tonnes)	10.73	13.64	24.37	10.73	13.64	24.37
	Per Tonne Handling Cost (Rs.)	7.44	5.42	6.31	6.62	6.06	6.31

V	Revenue Requirement from Berthing Activity						
A	Operating Cost						
i	Repairs & Maintenance (1% of Berth Cost)	24.03	24.03	48.07	21.16	26.91	48.07
ii	Depreciation (KOPT - 3.17% of Berth capital costs) (TAMP - 3.17% of cost of Berth capital costs)	76.19	76.19	152.38	67.08	85.29	152.38
iii	Insurance (1% of Berth Cost)	24.03	24.03	48.07	21.16	26.91	48.07
	Total	124.26	124.26	248.52	109.41	139.11	248.52
B	Return of Capital Employed @ 16%	384.55	384.55	769.10	338.60	430.50	769.10
	Total Revenue Requirement for Berthing Activity	508.81	508.81	1017.62	448.01	569.61	1017.62

Berth hire calculation as per KOPT						
Particulars	Unit	Paraxylene	POL Product	Edible Oil/ Chemicals	LPG/ LNG	Total
Ship day Output	TPD	10560	14400	7200	6000	
Ave. GRT	Tonnes	9255	20920	10779	44107	
Ave. Parcel Size	Tonnes	7633	11913	7581	16217	
Tonnage expected	Tonnes	674520	919800	459900	383250	2437470
Av. Stay per vessel (No of Berth days)	Days	64	64	64	64	256
Total Berth Hours	Hrs	1,533	1,533	1,533	1,533	6132
Expected No. of VsIs.	No.	88	77	61	24	250
Total GRT hrs	GRT hrs.	14187915	32070360	16524207	67616031	130398513
Revenue Requirement	Rs. In lakhs					1017.62
Berth hire Per GRT per hour	Rs.					
Foreign going Vessels (Per GRT per Hr)	Rs.					0.78
Coastal Vessels (Per GRT per Hr.)	Rs.					0.47

Berth hire calculation as per TAMP						
Particulars	Unit	Paraxylene	POL Product	Edible Oil/ Chemicals	LPG/ LNG	Total
Ship day Output	TPD	10560	14400	7200	6000	
Ave. GRT	Tonnes	9255	20920	10779	44107	
Ave. Parcel Size	Tonnes	7633	11913	7581	16217	
Tonnage expected	Tonnes	674520	919800	459900	383250	2437470
Av. No of Berth days	Days	64	64	64	64	256
Total Berth Hours	Hrs	1,533	1,533	1,533	1,533	6132
Expected No. of VsIs.	No.	88	77	61	24	250
Total GRT hrs	GRT hrs.	14187915	32070360	16524207	67616031	130398513
Revenue Requirement	Rs. In lakhs					1017.62

Berth hire Per GRT per hour	Rs.						
- Foreign going Vessels	Rs.					0.78	
- Coastal Vessels	Rs.					0.47	

Annex - I (b)

As per KOPT

	Tonnage	Foreign	Coastal	Handling rate	Cargo working days	% of working days	Revenue Requirement	Per tonne Foreign rate
Paraxylene	674520	674520	0	10560	64	25%	1405.51	694.86
Edible Oil	459900	459900	0	7200	64	25%		473.77
POL							1516.24	
- Flexible hoses	229950	229950	0	14400	16	6%		236.88
- Loading arms	689850	689850	0	14400	48	19%		974.73
LPG/ LNG	383250	383250	0	6000	64	25%		541.52
								141.30
	2437470	2437470	0		256		2921.75	2921.75

Annex - I (b)

As per TAMP

	Tonnage	Foreign	Coastal	Handling rate	Cargo working days	% of working days	Revenue Requirement	Per tonne Foreign rate
Paraxylene	674520	674520	0	10560	64	25%	1571.58	698.48
Edible Oil	459900	459900	0	7200	64	25%		698.48
POL							1350.18	
- Flexible hoses	229950	229950	0	14400	16	6%		174.62
- Loading arms	689850	689850	0	14400	48	19%		578.65
LPG/ LNG	383250	383250	0	6000	64	25%		771.53
								201.31
	2437470	2437470	0		256		2921.75	2921.75

Annex - II

KOLKATA PORT TRUST

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR THE LIQUID JETTY TO BE SET UP AT HADIA DOCK-II,

SHALUKKALI, HALDIA

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal vessel”** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). **“Foreign vessel”** means any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“Port”** shall mean Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust.
- (iv). **“TAMP”** shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (v). **“Tonne”** shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the Terminal Operator.
- (iv). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (v). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (vi). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (vii). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 * The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the

coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (ix). (a). The berth hire for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (x). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.

The Terminal Operator if so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The Terminal Operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

3. Berth Hire Charges:

The berth hire charge payable by masters / owners / agents of the vessel approaching or lying alongside the berth shall be as per the rates given below:

Foreign going Vessels	₹ 0.78 per GRT per hour
Coastal Vessels	₹ 0.47 per GRT per hour

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the Terminal Operator.

4. Cargo Handling Charges:

The liquid cargo handling charges at Oil Jetty shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below:

Description / Cargo	(₹ per metric tonne)	
	Foreign	Coastal
LPG/ LNG handled with Marine Unloading arm	201.31	120.79
POL (excl. Crude) handled with Marine Unloading arm	83.88	83.88
POL (excl. Crude) handled with flexible hoses	75.94	75.94
Paraxylene handled with flexible hoses	103.55	103.55
Edible Oil & Chemical cargo handled with flexible hoses	151.88	91.13

Note:

The cargo handling charges shall include the cargo loading or unloading charges (as the case may be), wharfage, etc.

- (a) Unloading of the cargo from vessels and transfer of the same up to the point of manifold installed on Jetty head for onward transportation to Importer facilities.

- (b) Loading of the cargo to the vessels and from the point of manifold installed on Jetty head, in respect of export cargo.

5. Miscellaneous Charges

The following charges is to be levied towards Cleaning of the area, pigging, compressor charges, vaporizer charges and other such related charges.

Description / Cargo	Rate in ₹ per tonne
POL and LPG handled with Marine Unloading arm	6.62
POL, Paraxylene and Edible Oil & Chemical cargo handled with flexible hoses	6.06

6. General Note to Section 2 to 5 above.

- (i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2015 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.

- (ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standard (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standard in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standard as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standard as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standard and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standard by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standard in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - III

**SETTING UP OF A LIQUID JETTY AT HALDIA DOCK-II, SHALUKKALLI, HALDIA AT HALDIA DOCK
COMPLEX OF KOLKATA PORT TRUST.
PERFORMANCE STANDARDS**

1. **Gross Berth Output**
The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo handled (either loaded/unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal number of working days of ships in that month at that terminal. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.
The indicative norms for Gross Berth Output are as follows:

Liquid Cargo	Indicative norm.
Paraxylene cargo handled with flexible hoses	440 T/H,
POL cargo handled with Marine Unloading arm/ flexible hoses	600 T/H,
Edible Oil & Chemical cargo handled with flexible hoses	300 T/H,
LPG/ LNG handled with Marine Unloading arm	250 T/H